

特集／冬期における道路管理

東北地建の冬期道路管理における新たな取り組み …… 手塚 信弘 1

冬期の道路管理・北陸地建の取り組み …… 出戸端久登志 9

高速道路における冬期の道路管理 …… 藤本 泰弘 16

地下鉄施設への二次占用について …… 矢野 勝彦 22

「道路サービス施設占用許可基準」の改正について …… 道路局路政課 27

道路管理瑕疵訴訟判例の動向（第八回）
穴ぼこ・段差に関する事件 …… 高鍋 誠治 32地域活性化促進道路事業
三重県における「地域活性化促進道路事業」 …… 三重県土木部
道路建設課 48

時・時・時 …… 54

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を図案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「すべりやすい」を配した。

東北地建の冬期道路管理 における新たな取り組み

手塚 信弘

国土の一八%にあたる六七、〇〇〇km²の広大な面積に約九八〇万人が居住している東北地方は、太平洋岸の一部を除き、その殆どが積雪地域であり、寒冷地域を含めた面積は総面積の九八%を占めている。

東北地方において、冬期道路交通対策が本格的に実施されたのは昭和三〇年代からであり、当初は道路除雪延長を拡大することを主な目的として進められてきたが、昭和六〇年代以降から、雪寒地域の地域振興を図ることを目的に、いつでも利用できる道路、歩きやすい冬期歩行者空間の確保など、より信頼性の高い、ひとにやさしい施策へと転換が図られてきた。

しかしながら、近年、脱スパイクの浸透、降雪量等の気象状況の変化、沿道土地利用状況の変化、

沿道住民や道路利用者のニーズの多様化、環境・景観への配慮、更にはコスト縮減など、冬期道路管理をとりまく情勢が変化してきており、それらを的確に捉えた対応が求められている。

このような中、東北地建では、ソフト・ハード両面にわたって、新たな取り組みを行っており、ここでは、その主な取り組みの概要について紹介する。

一 情報収集提供システムの充実

(1) 道路情報システムの整備

現地の降積雪量や路面凍結状況などの気象状況等をリアルタイムで確認出来る「道路情報システム」については、地建本局・工事事務所・出張所・除雪（防災）ステーション等をネットワークで結

ぶ地建LANの整備に歩調を合わせ、従来、専用端末操作で文字数値情報のみ扱っていたシステムを、クライアント／サーバ化、デジタル道路地図利用、マルチメディア対応（画像、音声等）を柱とした改良を行い、平成八年度末から供用し利用している。

また、「道路情報システム」にリンクする情報収集提供機器の整備についても、積雪峠部や通行規制区間等の緊急性の高い区間から、気象状況・路面状況・交通状況等の観測機器類、情報BOX等の通信設備、道路情報板・路側放送等の情報提供装置の本格的な整備に着手している。

(2) 路面情報自動表示システムの整備

冬期間の安全な峠越えには、出発前や走行中に正確な路面情報提供を行うことが重要であるが、

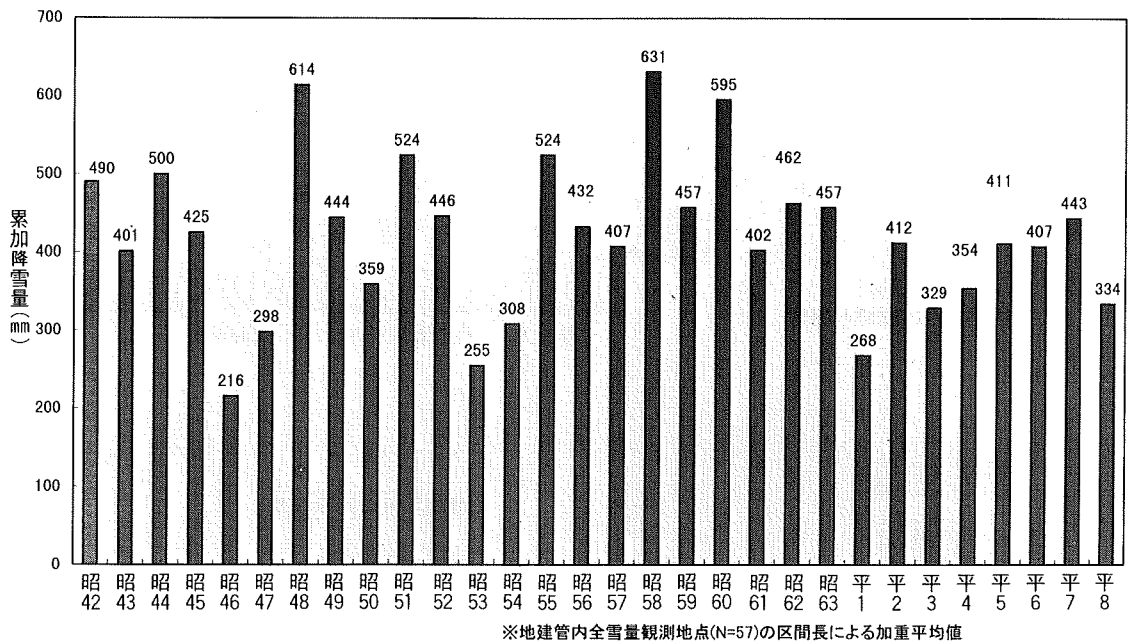


図1 年度別累加降雪量の推移

これまでは道路パトロールや道路情報モニターによる情報収集に頼っていたため、正確な情報をリアルタイムに提供することは困難であった。

この課題解消を図る「路面情報自動表示システム」は、現地観測機器情報をコンピュータで処理し、人手を介さず自動的に、路面情報を常時提供するシステムである。

現在、関山ITSの一環として、仙台市と山形市を結ぶ一般国道四八号（平均T＝一四、〇〇〇台／日）関山峠（標高五三一m）付近の一定区間毎における路面状態（凍結、圧雪、シャーベット、ぬれ、乾燥）や路面温度等の情報を高速道IC接続点、仙台市中心部や経過地の道路情報板で提供するシステムとして、平成八年度冬期から試験運用している。

また、この路面情報は、仙台工事事務所のインターネット・ホームページでも同様に提供しており、在宅での情報確認も可能としている。

二 路面凍結予測システムの試行検討

凍結防止剤散布のタイミングを適切に判断し、作業の効率化等を図ることを目的とし、現在、管内の一部で試行的に導入中の路面凍結予測システムについては、当初、基本予測式に近傍のアメダス、高層気象、GPV（気象庁から配信されている気象予測データ）及び現地気象データを入力し、



写真2 [路面情報自動表示システム]
情報提供中の道路情報板

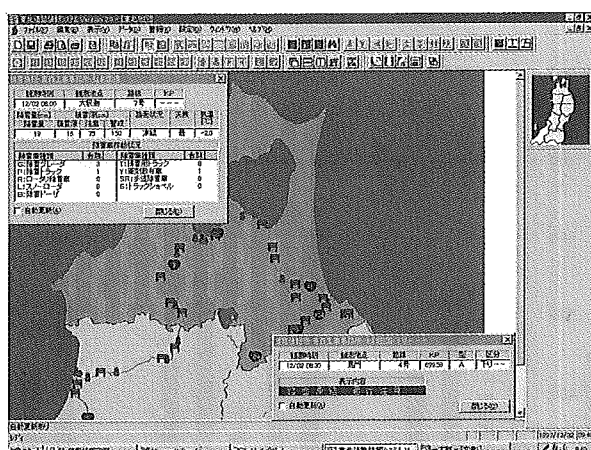


写真1 [道路情報システム] 検索画面

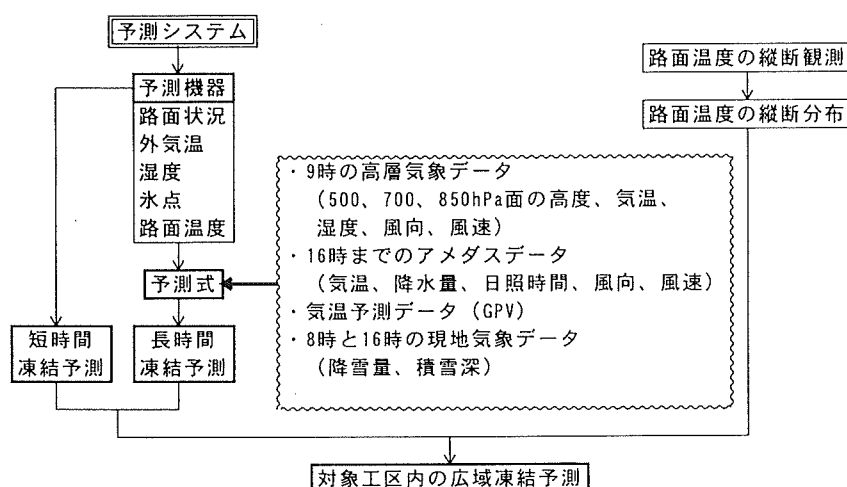


図2 [路面凍結予測システム] 運用方針

数時間後の路面状態を予測するものであったが、試験運用の結果、予測の精度は平均六〇%であった。これは、路面に残留する塩分の影響及び路面状態の変化に関する気象データの不足等が予測精度を低下させていると考えられた。

そこで、今冬は以下の機能を有したセンサによる凍結予測機器を用いて、試行的にシステムの運用時における予測要素の補完手法を検討する予定である。

(観測機能) … 外気温、湿度、路面温度の観測を行う。

(判別機能) … 埋設センサにより現在の路面状態を判別する。

(予測機能) … センサ上の液体を凍結させ氷点を測定し、三時間以内の凍結予測を行う。

今冬の検討は、凍結予測機器の観測データを予測システムに取り入れ、凍結予測機器の判別機能及び予測機能について検討を行う。また、路面温度測定車を用いて、工区内の縦断観測及びその結果を解析し、広域的な予測についての検討を行い、図2に示すような運用を検討する予定である。

三 除雪機械の開発

機械除雪作業をとりまく環境は、近年、熟練オペレータの減少や高齢化、複雑かつ頻繁なレバー操作に伴う疲労による安全性や作業性の低下等、一段と厳しいものとなっている。

そこで、除雪機械における操作の容易性（イージーオペレーティング）の追求や安全性・作業性の向上を目的とし、また省人化（ワンマンオペレ

ータ）等によるコスト縮減をも視野に入れた除雪機械の開発を積極的に行っている。

(1) 都市型ロータリ除雪車の開発

① 機械幅の縮小

作業時の交通流阻害解消のため、現状二・六mの機械幅を二・二mとし、通行車両等の安全の確保を図っている。

② 回送速度の向上

回送時の交通流阻害解消のため、現状四〇km/hの最高速度を四九km/hとしている。

③ 操作レバーの簡素化

作業時の煩雑なレバー操作解消のため、多数あったレバーを集約し、ジョイスティック化



写真3 都市型ロータリ除雪車

すること、操作性向上を図っている。

(2) 除雪トラック（二〇t 4×4）の開発

① 機動性の向上

後二軸を一軸にし、一〇t 6×6の除雪トラックより全長、回転半径を小さくすること、機動性を向上させている。

② 除雪性能の確保

前軸の許容加重を増大し、前後の重量バランスを向上させたことにより一〇t 6×6の除雪トラックと同等の除雪性能を確保している。

③ 多機能化

前軸の許容荷重を増大したことで、走行安



写真4 除雪トラック

定性が向上すると共にカウンタウエイトが減少できるため、散布装置等の装備が可能と

(3) 除雪グレーダの開発

① 運転環境の改善

着座姿勢で従来の立ち姿勢での操作と同等以上の視界を確保するため、視界改善型のキヤビンを開発し、オペレータの疲労低減、安全性向上が図られている。

② 操作の簡素化

操作を容易にするため、八本のレバーのうち四本についてジョイスティック化することで疲労低減、操作性向上を図っている。

③ 省人化への対応

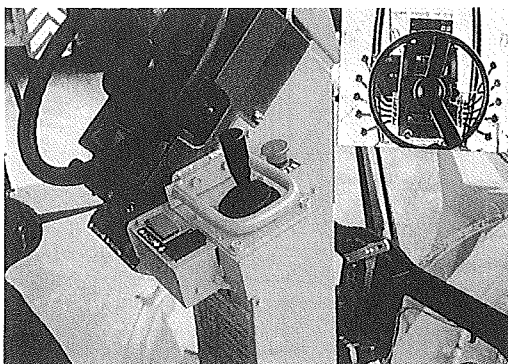


写真5 除雪グレーダ
(ジョイスティックレバー)

視界改善型キャビンの開発やジョイスティックレバー化により操作性及び完全性の向上が図られたことで、コスト縮減に向けた省人化の可能性が高まっている。

四 凍結防止対策

(1) 凍結防止剤散布

管内で最も多く使用している塩化ナトリウムの散布目的別・気温条件別の散布量等について、室内試験や現地試験を基にした「凍結防止剤散布作業マニュアル（素案）」を作成し、平成七年度から管内で試行運用している。

マニュアル（素案）作成により、塩化ナトリウム散布作業の効率化はある程度図られたが、散布に伴う道路施設等への影響、横風等により飛散防止を考慮した散布剤や散布方法等が更に求められており、今後は道路施設等への影響を考慮した散布剤としてCMA（酢酸カルシウムマグネシウム）等の試験と湿式による散布試験を実施し、マニュアル（素案）を更に充実させ、凍結防止剤散布作業の適正化等を図る予定である。

(2) 凍結防止剤散布の自動化

凍結防止剤散布作業において、最適な散布を行うためにGPS（走行測位システム）とGVS（路面判別センサ）を用いた凍結防止剤の自動散布装置の開発を行い、凍結防止剤の効果的・効率的な

散布と散布作業の省人・簡略化を図るものであり、今年度はGPSとGVSの実用精度の検証及び精度向上を図るため、山形工事事務所管内で凍結防

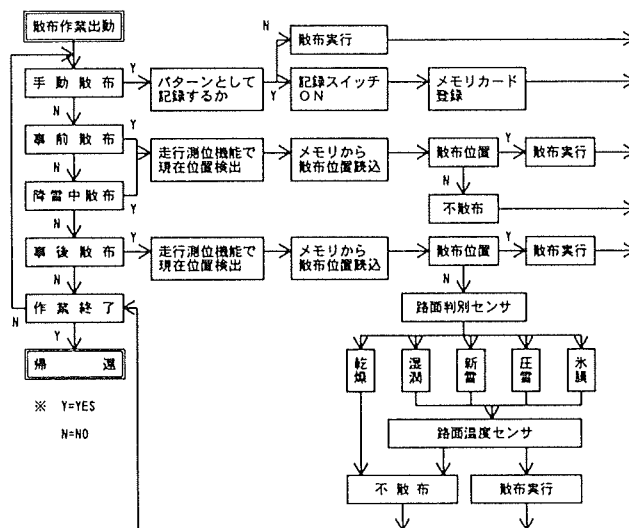


図3 「凍結防止剤自動散布」システム全体フロー

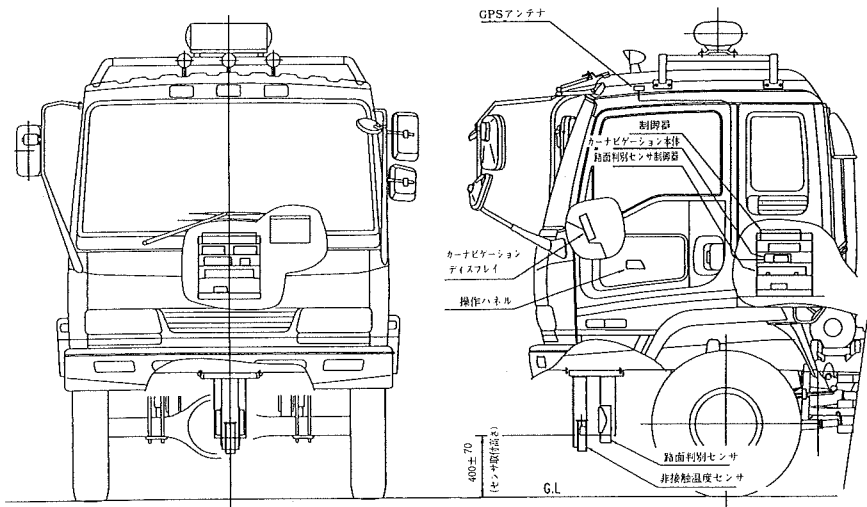


図4 「凍結防止剤散布装置」センサ取付け位置

止剤散布車に本システムを搭載し試験を実施する予定である。

五 新たな雪対策技術の取り組み

(1) レーザー光による路側誘導システムの開発

(青森県青森市)

路外に設けたレーザー照射装置(高さ11m)から赤色レーザー光を照射し、道路外側線位置を的確にドライバーに知らせることにより、車両の安全走行を図るシステムであり、特に吹雪・降雪時は雪の粒に光が反射し、道路外側が赤い壁のように視認でき、ドライバーに路外位置を的確に認



図5 [レーザー光による路側誘導システム]
レーザー照射イメージ図



写真6 [レーザー光による路側誘導システム] 現地照射状況

識させる効果がある。なお、現地・室内試験では、路外に設けるレーザー照射装置の設置高さは低い方が効果的であること、また視認可能距離は、夜間時で一〇〇m程度前方、降雪時で五〇m程度前方からの視認が可能であることが確認されている。(今後の課題)

①レーザー光線照射装置の現場検証

②各機器の改善とコストの削減

③気象状況の変化に応じた照射の自動制御システムの開発

(2) 自然エネルギー利用の道路消融雪システムの開発

従来の消融雪工法は、近年 CO_2 発生に伴う地球温暖化、地下水汲み上げによる地下水の枯渇や地盤沈下など環境問題が提起されていることから、自然エネルギー(クリーンエネルギー)を活用した新しい消融雪システムの開発を行っている。

a) 堆肥熱エネルギーによる消融雪施設の試験開発(福島県郡山市熱海町)

道路植栽の剪定や除草作業において発生し

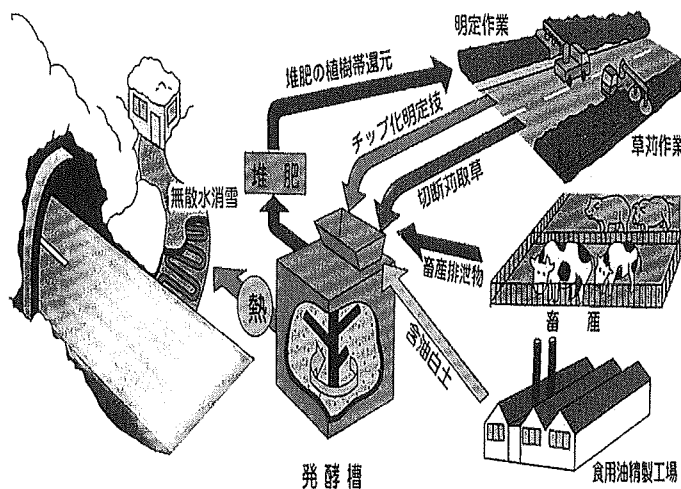


図6 [堆肥熱エネルギーによる消融雪施設] 概要図



写真7 〔堆肥熱エネルギーによる消融雪施設〕
現地融雪状況

- た剪定クズや草を堆肥化して利用するだけではなく、堆肥化の課程で発生する熱を、消融施設の熱源として利用することを検討している。
- 〈今後の課題〉
- ① 発酵材料投入時における最適水分含量と単位重量当たり発酵時間の把握
 - ② 発酵に時間を要する剪定クズの発酵方法（チップ化の検討）
 - ③ 刈り込み草を発酵させない状態で冬期まで保管するヤードの確保
 - ④ 他の熱源との複合利用
 - ⑤ 夏期における熱源利用の検討

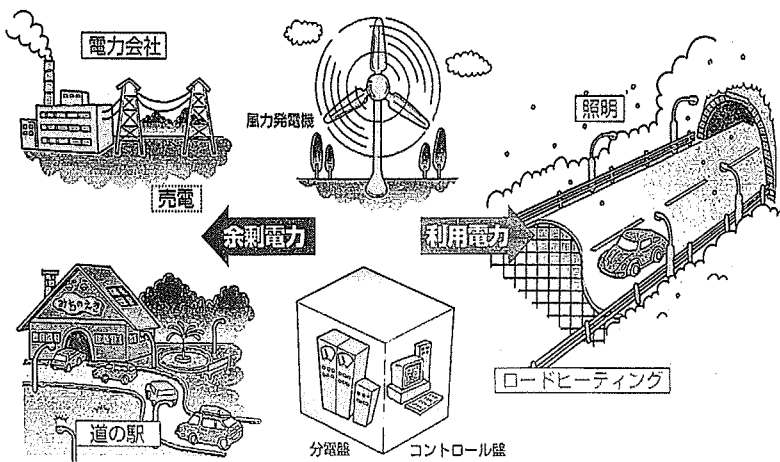


図7 〔風力利用エネルギーによる消融雪施設〕概要図

- b) 風力エネルギーによる消融雪施設の試験開発（福島県耶麻郡猪苗代町）
- 省エネルギーや環境に配慮し、またランニングコストを節約すべく、冬の強い季節風を活かした風力発電エネルギーを道路消融雪施設の電源として利用する。
- また、夏期はトンネルの照明灯等に利用す



写真8 〔太陽エネルギーによる消融雪施設〕
現地融雪状況（道の駅「かみおか」）

- ることを検討している。
- 〈今後の課題〉
- ① 余剰電力及び不足電力の適切な処理方法
 - ② 風車発電機設置に当たっての騒音・振動・電波・動植物等への環境影響調査
 - ③ 景観及び発電効果を踏まえた風車形式の選定
- c) 太陽エネルギーを活用した消融雪施設の開設（秋田県仙北郡神岡町）
- 冬の日照時に太陽電池により発電を行い、路盤内に埋設した蓄熱管を暖めて蓄熱を行い、

降雪日や夜間はその熱で融雪や凍結防止を行う。熱量が不足する場合は、商用電源で補うこととしている。

また、春～秋期の太陽電池により発生する電力については道の駅内の休憩所・トイレ等の電気施設に利用するものとし、通年型の省エネルギー発電システムとする。

〈今後の課題〉

①施設のコスト削減

②蓄電技術の向上

d) トンネル湧水を利用した消融雪施設の開発

設置（秋田県仙北郡田沢湖町）

定量的水量・水質・水温が確認されたトンネル湧水を熱源とし、無散水消融雪に利用した結果、電熱線を埋設する融雪システムに比べ、ポンプの電気代だけで半分以上に削減が図られた。

〈今後の課題〉

①停電時などにおける非常電源の確保

②湧水量が設計値を下回ったときの検知、警報及び管理体制

（東北地方建設局道路部道路管理課長）

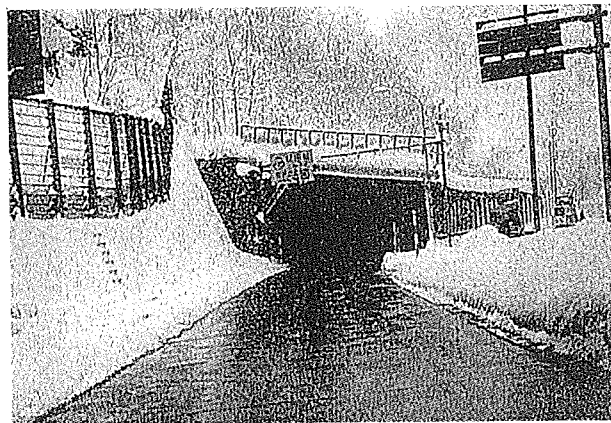


写真9 「トンネル湧水を利用した消融雪施設」
現地融雪状況

冬期の道路管理・北陸地建の取り組み

出戸端久登志

一 はじめに

国土面積の約一〇%を占め、約七百万人が住む北陸地方は、北アルプスなど日本の屋根と言われるような二一三〇〇m級の急峻な山岳や急流河川などの美しくも厳しい自然を抱えている。

気候は比較的温暖で過ごしやすく、また、全国で暮らしやすさの上位にランクされる県が多いのが特徴である。

しかし冬期においては日本海を渡るシベリアからの季節風と北陸地方を囲むようにそびえる山脈との相乗効果によって、日本列島の中でも最も降雪量の多い地域となっており、北陸地方全域が積雪地域に指定されている。世界的にみても人口が密集する地域でこれほど多くの雪が降り、しかも

湿って重い雪質のところは他には無く、これが北陸地方の特徴と言える。

過去においては雪に閉ざされがちであったが、道路が整備され、人の交流、生活物資の輸送などが活発になり、雪国のハンデイが克服されつつある。また、当然ながら道路の安全性、定時性、円滑性の確保に対する地域の期待は非常に大きいものとなっている。

北陸地方建設局では、道路の信頼性の向上に対する強い要請にこたえるべく様々な施策に取り組んでいる。

ここに北陸の特性を明らかにし、冬期の道路管理への取り組みについて概要を紹介する。

一一 北陸の冬期特性

1 降積雪量が多い

全国の年最大積雪深の平均値の分布を図1に示す。北陸地方建設局管内の山間部では最大積雪深が三〇〇cmを超える地域が広く分布し、内陸の平野部では一〇〇～二〇〇cm、海岸部でも五〇cmを超える。

2 交通の課題

管内の年間累積降雪量を図2に示す。

山間部を通過する路線では降雪量が多く、特に新潟県の山間部の路線では一〇mを超える。

このうち一七号、一八号など新潟県と首都圏を結ぶ路線周辺にはスキー場が多く、首都圏を中心

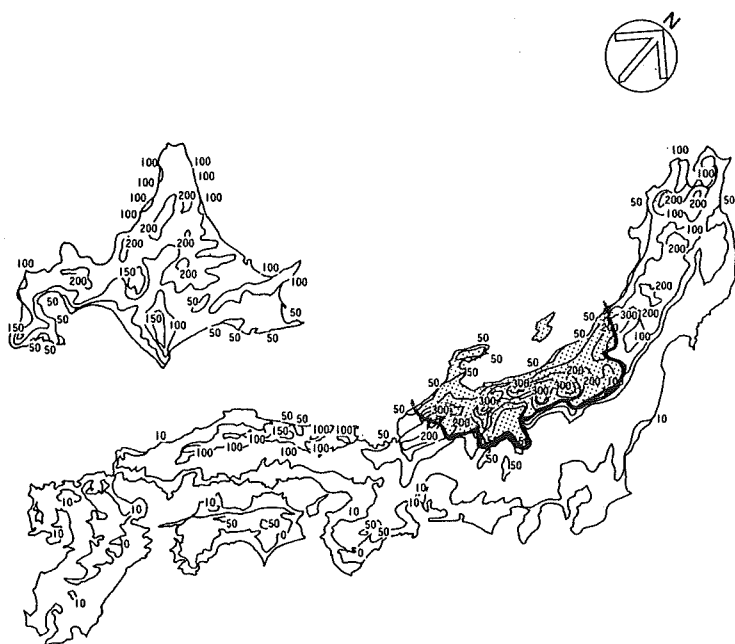
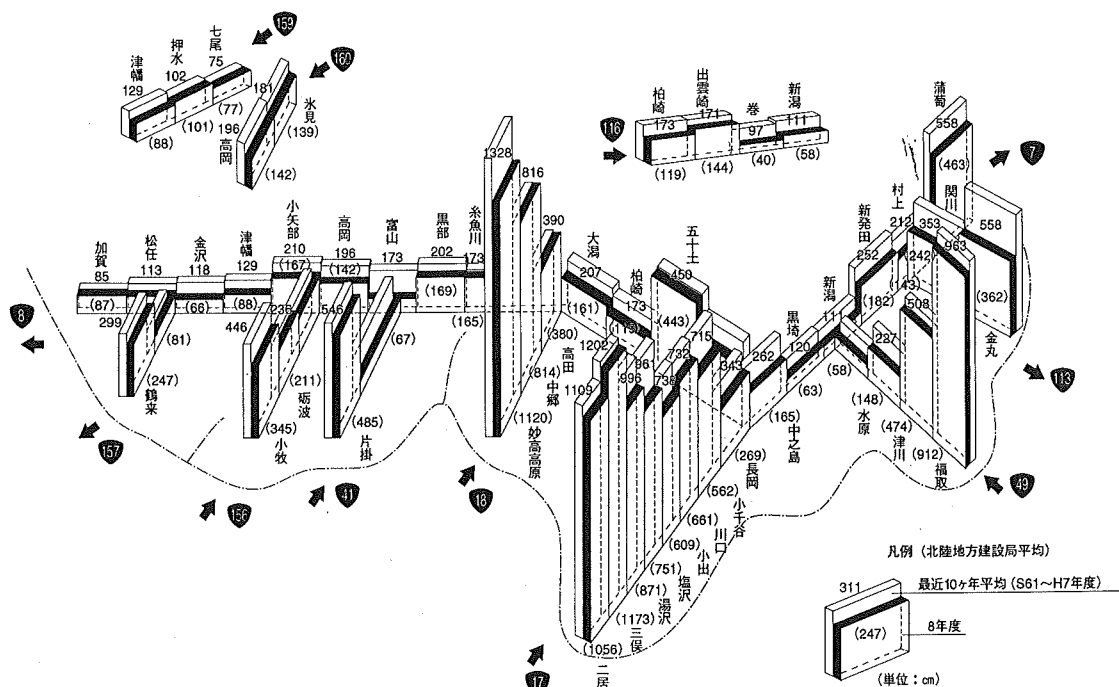


図1 最大積雪深の平均値の分布(単位:cm)
(最大積雪深の平均値:毎年の最大積雪深の総和を統計年数で除した値)



平日	89.8	
	10.2	
休日	51.0	49.0
凡例	ノーマルタイヤ	雪道用タイヤ
	0 20 40 60 80 100	

図3 雪道用タイヤの着用量
(一般国道17号新潟県湯沢町
平成8年2月 単位：%)

に年間二千万人を超えるスキー客や旅行者が訪れる。これらは乗用車利用によるものが多く、雪道用タイヤ未装着車(図3)による事故や、チェーン装着のための駐車の影響による渋滞が日常的に生じ、問題となっている。

このことから、気象及び路面の状況を事前に道路利用者に提供し、道路利用者の的確な判断を促すことが必要となっている。

3 刻々変化する路面

平均気温は比較的高いものの、毎日プラスとマイナスを繰り返しており、路面に圧雪が存在する日や、濡れの状態の日でも寒気と暖気が交互に訪れることから、凍結と融解が繰り返される。また降雪量が多く圧雪も発達することから、圧雪処理に伴う路面の鏡面状態が発生しやすい。

このように刻々変化する路面状況に対応したきめ細かな情報収集・処理が必要となっている。

三 除雪体制

北陸地方建設局は、新潟、富山、石川の三県において、日本海を縦貫する七・八号、本州を横断する一七・一八・四一・四九・一一三・一五六・一五七号、及び地域幹線の一一六・一五九・一六〇号の計一二路線、延長約一、〇一六kmを管理しており、これを五事務所一七維持出張所で分担し三八工区三八カ所の除雪ステーションで、四四〇台の除雪機械を配備し除雪を行っている（図4）。また、通学路を中心に約三四〇kmの歩道除雪も実施しており、これは全歩道延長の約四〇％となっている。

北陸地方建設局管内の除雪延長、除雪費の推移を図5に示す。

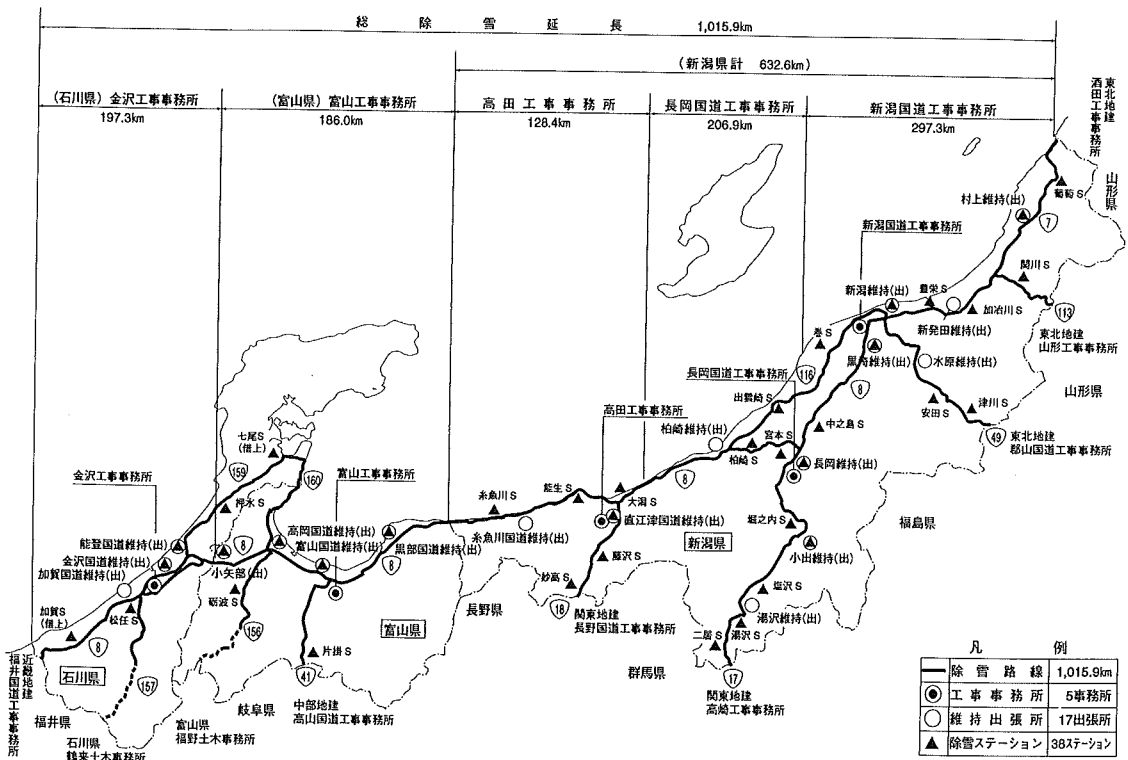


図4 北陸地方建設局の除雪体制

四 冬期路面管理

1 降雪・凍結予測システム

北陸の特性でもある時々刻々と変化する路面を管理するため、降雪・凍結予測システムを利用した除雪作業を行っている。

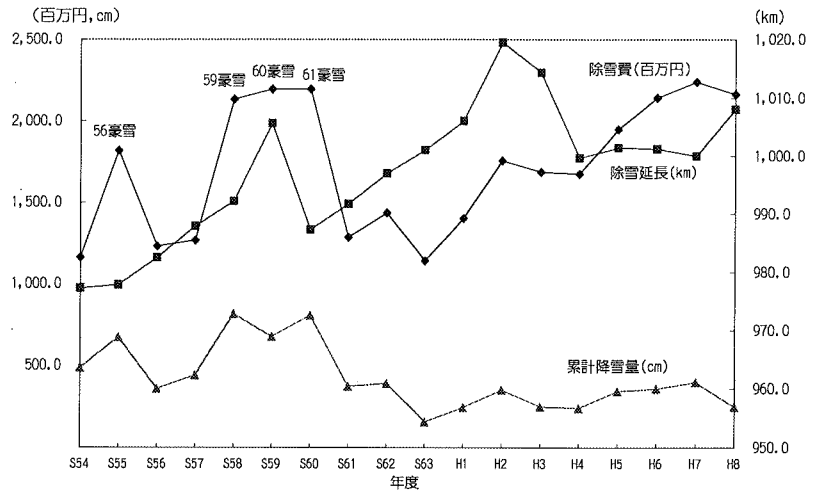
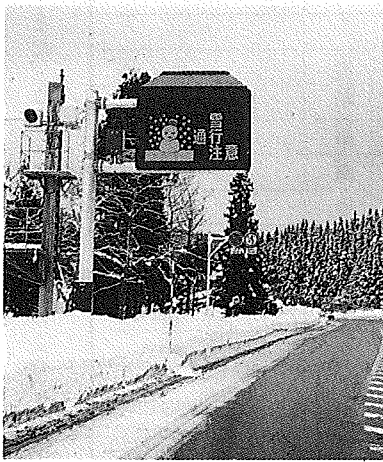


図5 除雪延長と除雪費、累計降雪量の推移



フリーパターン情報板

2 道路情報システム

道路利用者が安全で円滑にしかも安心して道路を通行できるようにするには、正確な情報を早くと提供することが必要である。

北陸地建では、道路情報システムの整備を進めており、気象、路面、交通等の各種情報を収集処

このシステムは、気象庁の高層気象データ、測候所の地上データ、アメダス、及び事務所設置の気象観測装置等のデータを使用し、その各気象要素と管内各地域の降雪や凍結の関係を統計的に分析して作成した、多重回帰式によって、一二時間、二四時間及び三六時間の降積雪、凍結開始時刻を予測し、除雪作業や凍結防止剤散布作業に役立てており、出遅れない、効率的な作業に効果を発揮している。図6に例を示す。

気圧配置型予測

当日21時 翌日9時 翌日21時 翌々日9時
季節風型 季節風型 移動性高気圧型 移動性高気圧型

降雪予測

地区	地区平均降雪量 (cm)			地点	地点降雪量 (cm)		
	当日21時~翌日9時	翌日9時~翌日21時	翌日21時~翌々日9時		当日21時~翌日9時	翌日9時~翌日21時	翌日21時~翌々日9時
三国-湯沢	13	18	2	浅貝	9	18	4
塩沢-堀之内	8	0	2	三俣	13	27	2
小千谷-長岡	1	1	0	湯沢	16	0	1
柏崎-曾地	0	0	0	塩沢	15	0	1
十日町-津南	8	0	3	六日町	13	0	1
小国-松之山	4	4	2	小出	4	0	3
				小千谷	6	6	1
				長岡	0	0	0
				中之島	0	0	0
				宮本	0	0	0
				柏崎	0	0	0
				出雲崎	0	0	0

凍結予測(度)

地点	18時	21時	3時	9時	凍結開始時刻
三国	-3.4	-4.2	-7.1	-6.4	凍結中
浅貝	-2.3	-3.0	-5.9	-5.0	凍結中
二俣	-1.4	-2.0	-4.9	-3.8	凍結中
湯沢	0.1	-0.5	-3.1	-1.9	19:10
塩沢	2.3	1.7	-0.7	0.8	00:20
六日町	3.7	2.6	-0.4	1.5	00:50
小出	4.0	2.8	-0.4	1.6	01:00
坂塚	5.3	4.4	2.8	1.3	***
小千谷	5.8	4.6	3.3	1.6	***
長岡	5.6	4.5	3.1	1.5	***
中之島	6.9	5.1	4.4	2.2	***
五十二	6.9	5.1	4.4	2.2	***
柏崎	3.6	0.8	2.0	1.9	21:50
上輪	5.6	2.8	4.0	3.9	***
出雲崎	4.6	1.8	3.0	2.9	***
	8.3	7.2	6.8	4.7	***

※凍結予測は気象予報です。***は予報時刻後に気温が0度以下にならないということです。

図6 降雪及び凍結予測システム (平成8年2月27日16時現在の例)

理、判断し、道路情報板や路側通信(放送)等により道路利用者に必要な情報を随時提供するほか道路除雪、道路管理を適切に行うために役立てている。

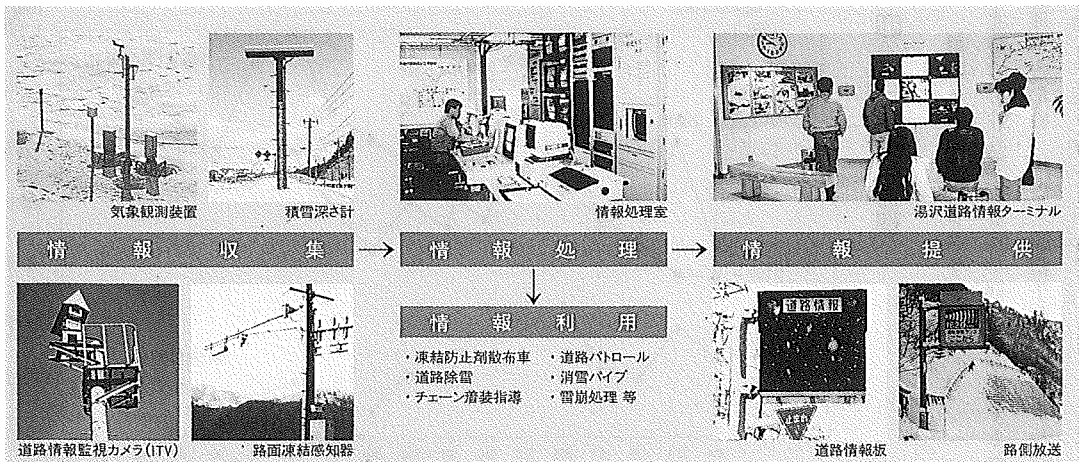


図7 道路情報システム（道路情報の流れ）

道路情報システムの概要を図7に示す。
また、このシステムの整備による効果を次に示す。

ア 道路管理面

省力化効果

- ・観測員減員
- ・除雪待機時間減少
- ・凍結防止剤使用料減少
- ・除雪費減少

イ 道路利用面

安全化効果

- ・交通事故被害減少
- ・円滑化効果
- ・事前迂回、経路変更

3 情報装置の整備状況

北陸地建管内の現在の整備状況は次のとおりであり、今後もさらに充実を図っていく予定である。

(1) 情報収集装置

・気象観測装置

気温計八五基、風向風速計五八基、雨量計八〇基、積雪深さ計一〇八基、路面凍結感知器三九基

・道路情報監視カメラ（ITV）九〇基

・レーダー雨雪量計 二箇所

・交通量観測器、車両重量計

(2) 情報提供装置

・道路情報板一六三基

・路側通信システム四路線、七箇所

・ラジオ再放送二五箇所

・電話情報提供装置一八基

・気温表示装置五六基

・道路情報ターミナル三箇所

(3) 情報伝送路

ITVによる広域的な映像情報や各種情報をリアルタイムに収集・提供するため、また、道路管理の高度化を目指し、北陸地方建設局では光ファイバーによる情報伝送路ネットワーク（情報BOX）の整備を進めており、現在管内管理延長の約四〇%の四二〇kmまで整備を完了している。

光ファイバーの整備により情報基盤が構築され、迅速かつきめ細かな情報収集・提供が可能となる。また、ITV画像を道路情報ターミナルのモニターに提供することにより、ドライバー自らが路面状況を確認することが可能となり、なお一層の安心感が得られるようになる。

光ファイバーとITVのネットワークのイメージを図8に示す。

五 除雪機械の高度化への取り組み

1 高速走行型ロータリー除雪車の開発

これまで、ロータリー除雪車の回送速度が低速であることから、交通渋滞の発生や追突事故の危険性が問題となっていた。

この問題を解消するため、現状の最高回送速度

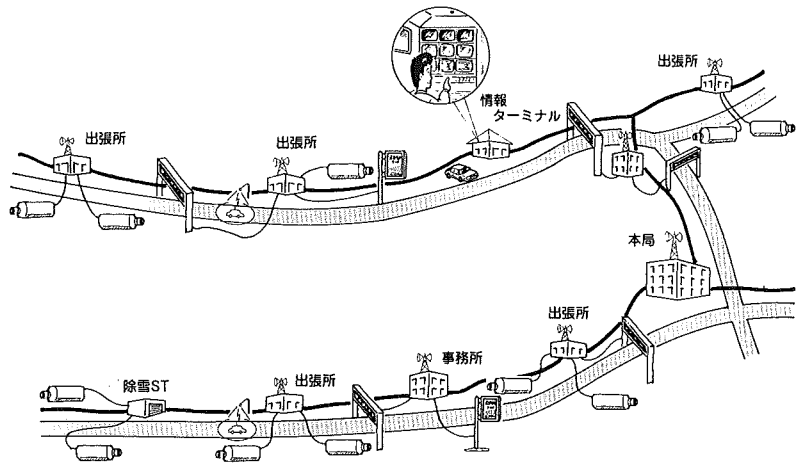


図8 光ファイバーとITVのネットワーク イメージ図

40 km/hを70 km/hへ上げた高速走行型車両を開発した。この結果、一般の道路交通車両とほぼ同速での走行が可能となり、渋滞の発生は減少した。

2 除雪トラックブレード押付力の自動制御

オペレーターは、ブレードを直接目視できないので、これまでは路面とブレードの接触音から判

断してブレード操作を行っていた。これは豊富な経験と高度な技術を要する作業であることから、熟練オペレーターの確保が必要であった。

そこで、ブレードの振動を検出して路面状況に適した押付け力を得ることができると自動制御機構を開発した。その結果、初心者でも熟練者並みの操作が可能となり、除雪作業の効率も向上した。

六 道路情報システムの高度化への取り組み（一般国道一七号を例に）

一般国道一七号は、首都圏と新潟市を結ぶ主要幹線道路であり、積雪が3mを超える豪雪地帯を通過している。このうち、群馬県境から湯沢町湯沢IC間は約二五kmあり、地形的に急峻な区間である。またスキー場が点在していることからスキー客が多く、毎年約一千万人が訪れる。特に群馬県境付近の冬期休日交通量は、平日の約二倍の一万台/日となり渋滞が発生し、道路利用者や町民生活に悪影響を及ぼしている。

そこで、当該地区をパイロット地区と位置づけ、除雪作業の効率化及び渋滞対策（TDM）等の推進を行う目的で道路情報システムの高度化を図ることとし、現在整備を進めている。

システムの概要を図9にイメージ図で示す。

今後は、除雪作業管理・巡回作業管理と情報提供の自動化等を当該パイロット地区で進めつつ、

関係機関から広く意見を聞き、北陸地方建設局管内全域に導入可能となるようなシステムの標準仕様について検討していく予定である。

七 長野オリンピックへの取り組み

来年二月～三月に開催される長野オリンピック及びパラリンピック期間中は、大勢の選手や観客が雪道を通行することが予想される。

北陸地方においても、交通確保によってこれを道路輸送の面から全面的に支援する必要がある。

このため、特に、道路情報の迅速かつ的確な収集・提供と、関係道路管理者間の連絡・連携強化に重点的に取り組むこととしている。

八 おわりに

冬期の積雪や凍結等によるトラブルは、地域に非常に大きな影響を与えている。

したがって、冬期における道路の安全性や信頼性の向上は道路管理者にとってきわめて重要な課題である。

また、北陸地方では近年少雪傾向にあり、過去幾多の豪雪を経験していないドライバーが増える中で、冬期交通確保を最重点に現場としてもあらゆる面に創意工夫を加え、更なる技術開発により、安全で効率的な道路管理に努めて行きたいと考えている。

（北陸地方建設局道路部道路管理課長

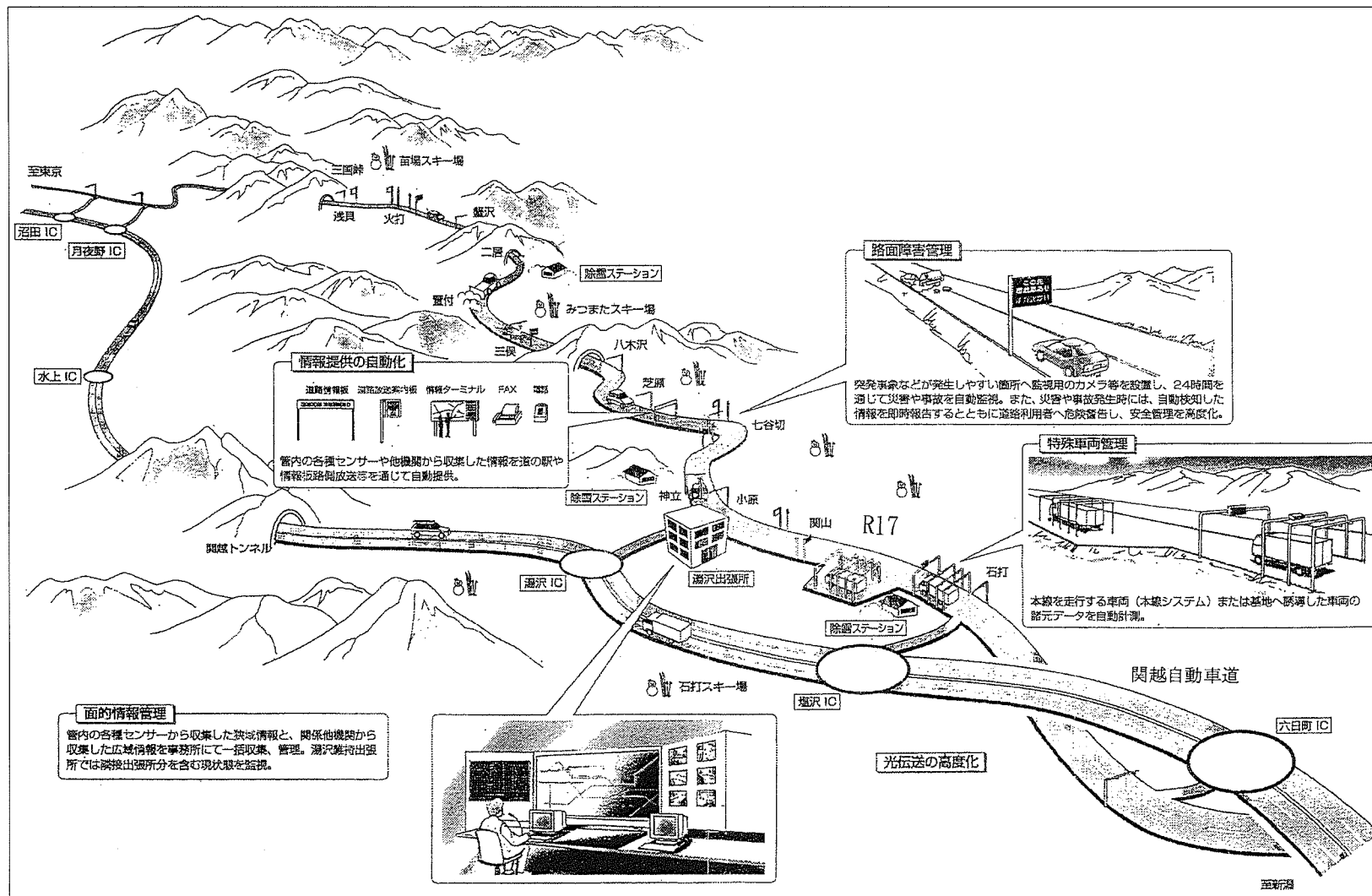


図9 一般国道17号湯沢地区の高度道路情報システム イメージ図

高速道路における冬期の道路管理

藤本 泰弘

一 はじめに

高速道路は、昭和三八年に名神高速道路が開通して以来三〇年以上が経過し、平成九年四月一日現在で、四四路線六、一一四・三kmに達しています。また利用交通量も平成八年度には一日約三七〇万台に達し、我が国の幹線道路として重要な役割を担っています。

その中でも高速道路における冬期の路面管理は、年間の最大積雪深が一mを超える重雪寒地域の通過延長は全開通延長の約四割を占めており、最大積雪深三〇cmを超える雪寒地域を含めると高速道路の約半分が雪氷対策が重要となる地域を通過しており、高いサービスレベルを求められる状況にあり、今後供用が見込まれる積雪寒冷地域を通過

する路線の増大等により、高速道路の雪氷対策はますます重要となってくると考えられます。

JHにおいては、「冬期間の安全かつ確実な交通を確保する」という観点から、各種の雪氷対策を実施しており、交通の障害となる積雪や凍結を極力除去し、雪や氷結による障害の程度を小さくするよう努めています。

今後ともこのような雪氷対策を実施するにあたり適切な雪氷対策施設の配置、適切な雪氷対策作業の実施、道路管理者と交通管理者との連携による安全で円滑な交通の確保、道路状況に応じたお客様への的確な情報提供、冬用タイヤの普及促進の広報などを行うとともに、気象観測機器の整備及びオンライン化、雪氷作業支援システム（路面温度予測）、湿塩散布車などの導入を図り、効果的



除雪作業

で効率的な雪氷作業の実施に努めているところです。

二 JHの雪氷対策状況

高速道路の供用延長と雪氷対策費の推移から平成元年までは、気象的な要因による変動はあるものの、供用延長の伸びに対して雪氷対策費及び延べ作業日数の変動は小さいが、平成二年度以降は雪氷対策費及び延べ作業日数は急激に増加している。これは、スパイクタイヤ使用禁止に伴うスタッドレスタイヤの普及や、路面管理に対する社会的ニーズの高まりから、路面管理レベルの向上が必要となったことによるものと推察されます。

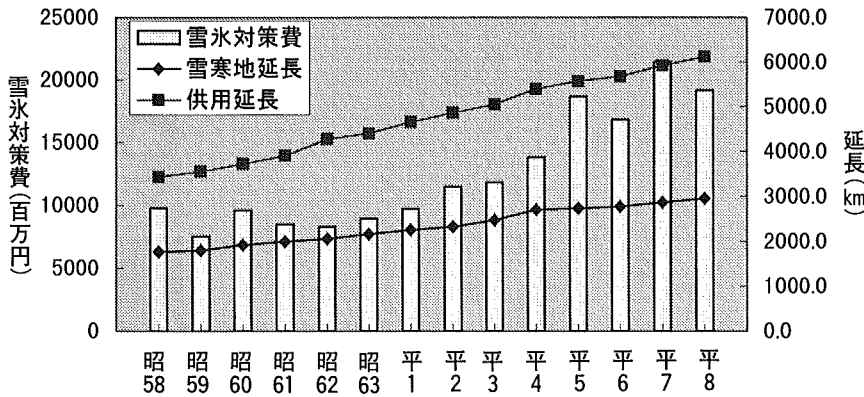
三 JHの雪氷対策

雪氷対策を考える上で気象特性、交通特性、通行車両の冬装備等が重要な要素となり、各要素が相互に関連し、雪氷対策の軽重が決まってくると言っても過言ではありません。

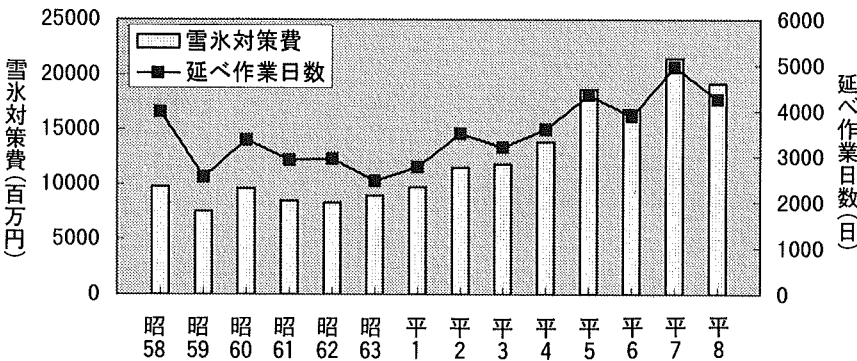
雪氷路面での障害の度合いは、雪の降り方や寒冷度合いによって標準的に決定されるものではなく、地域（積雪寒冷地域、小雪地域）により、また時期（厳冬期、初冬期）によって異なってきました。例えば、積雪寒冷地域のある路線を考えた場合、初冬期と厳冬期では、車両の冬装備状況や雪氷路面での運転の慣れの程度にはかなりの違いがあり、諸対策（雪氷対策作業、交通規制、情報提

供等）の開始のタイミング等も相当違ったものが要求されます。

また、同じような気象条件であっても路線の特性や交通条件、及び地域の諸事情に応じて適切な判断も必要であり、例えば、積雪地域への玄関口



雪氷対策費と供用延長の推移



雪氷対策費と延べ作業日数の推移

にあたる路線、冬装備が不十分なスキー客が週末に集中する路線、積雪する区間に大小のトンネルが連続する路線等その路線の持つ特殊性・地域性によって、その対策種別や対策方法は異なっています。

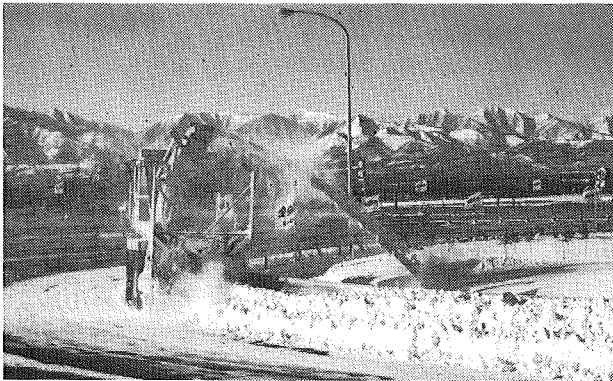
このためJHでは、これら路線の特性や地域の諸事情を考慮して必要に応じた対応を行っており、雪氷対策として、雪氷作業用機械による除雪作業及び凍結防止作業のほか、ドライバーに対しても気象状況を迅速かつ的確に提供するように心掛けています。

1 情報収集

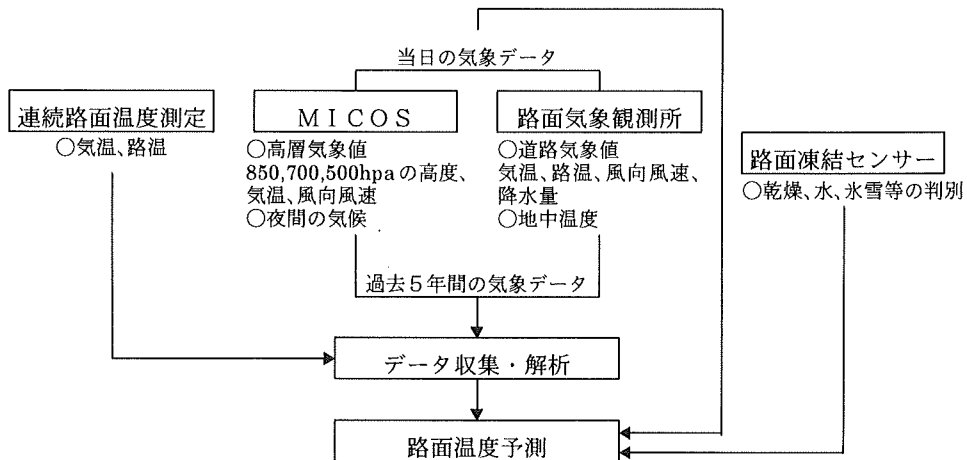
冬期の路面を効率的に管理していくためには、気象情報の収集は、雪氷対策の根幹となるものであり、最も重要なものに位置づけられます。JHの収集している気象情報には、気象庁発表による気象情報・気象予測と路線に設置された気象観測機器からの情報及び雪氷巡回による路面状況と気象情報などがあり、これらを収集し、分析・予測することにより雪氷対策の実施の判断を行い、雪氷対策作業、交通規制の協力及び情報の提供等の諸対策を実施しています。

現在、JHでは雪氷対策作業を効率的に実施するために、道路上に設置した気象観測データの他に日本気象協会のMicos-LAN、気象庁からの情報（気象衛星ひまわり、天気予報、注意報、警報等）等の情報をパソコン処理により有効に利用し、対象となる路線全体の路面温度と降水（雪）確立を予測する雪氷作業支援システム（路面温度予測システム）を用い、雪氷体制の規模等の判断及び凍

結防止剤散布作業の実施の判断を支援するシステムとして活用しているところです。



拡幅除雪



雪氷作業支援システム概要（路面温度予測システム）

路面温度予測の内容

現地の過去の気象データをもとに路温の変化を分析（多重回帰）した予測式により、翌朝までの最低路温を予測することができる。（長時間予測）

また、その原理と併用して熱収支法を利用することにより、2～3時間後の路温を予測し、路面の凍結時間を予測するものである。（短時間予測）

2 雪氷対策作業

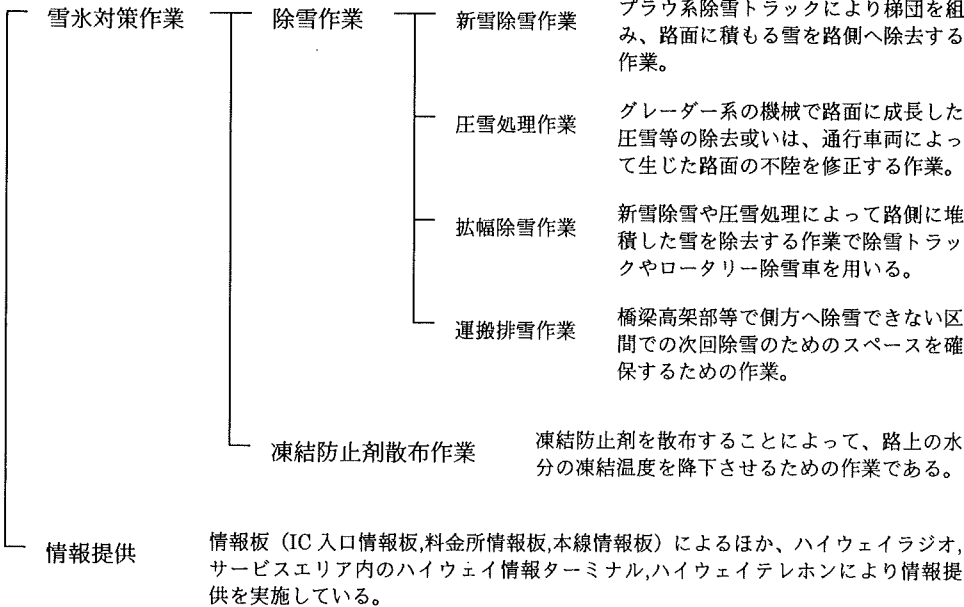
JHでは、道路機能の低下を極力抑えるために、路線の特性や地域の諸事情を考慮して雪氷対策作業を実施しており、気象状況、交通状況、地形、道路構造等によって臨機応変に対応しています。

JHの実施している雪氷対策作業は、積雪の除去と氷層の発生防止であり、作業としては雪氷作業用機械による除雪作業と路面凍結防止作業が主体となります。近年では、スタットレスタイヤの普及に伴い、より一層の路面凍結防止を図る必要があり、路面の凍結防止対策に関して、湿塩散布車及び雪氷対策支援システムの活用を図り、作業の効率化及び経費節減に努めています。

また、除雪作業に使用する除雪車についても、雪氷対策作業に従事する作業員の高齢化・人員不足の観点から機械化・省人化を進めており、除雪車両の操作性を向上させることにより、従来までオペレーターと助手の二名で行っていた操作を、オペレーター一名ですべての操作が行える「ワンマン除雪車」を導入しています。

その他に、地吹雪対策、消融雪施設の設置、チェーンベースの設置など施設面の対策を図るとともに、情報板等による情報提供及び交通管理者と協力して冬用タイヤやチェーン装着規制などの交通管理面での対策も実施しています。さらに、パンフレットやポスター、小冊子などを配布し、安

全運転の啓発、冬用タイヤの装着とタイヤチェーンの携行の呼びかけ等を行っています。

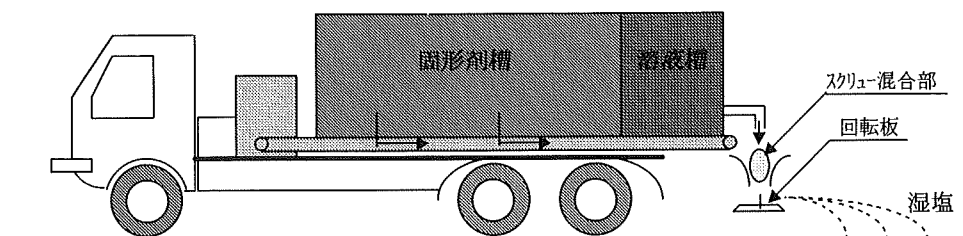


雪氷対策作業の種類と目的

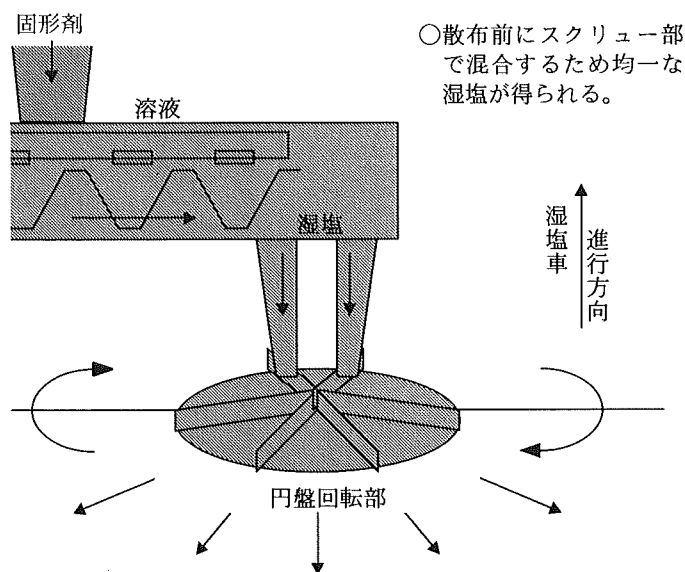


圧雪処理作業

湿塩散布車の概要



湿塩混合方式（スクリー混合方式）



凍結防止剤散布方法の比較

項 目	固形剤散布	溶液散布	湿塩散布
持 続 性	○	△	○
速 効 性	△	○	○
散布しやすさ	△	○	○
横断勾配の影響	○	△	○
風・交通による影響	△	○	○
標準散布速度	30～40km/h	40～50km/h	50～60km/h

湿塩散布は、従来の固形剤散布に比べ以下の特徴を有している。

- ① 雪氷路面に対し速効性がある。
- ② 飛散しにくく、散布速度も20km/h程度向上する。
- ③ 凍結防止剤（固形剤）の散布量を約2割程度節減できる。

四 今後の雪氷対策への取り組み

現在までに、経費節減並びに効率的・効果的な雪氷対策を行うことを目的に、ワンマン除雪車・湿塩散布車の導入、雪氷対策支援システムの導入を進めてきましたが、今後の供用延長の増加、経費節減を考慮すれば、より一層の推進を図る必要があります。

現在検討を進めている雪氷対策の具体的な内容



湿塩散布状況（凍結防止剤散布）

としては、凍結防止剤の散布量を見直し、凍結防止剤の散布量を減少させることにより経費削減を図るほか、凍結防止剤の追加散布に関して、従来の雪氷巡回時に路面上の凍結防止剤の濃度を人力で確認していたものを自動化することにより、より効率的な散布が可能となるものと考え、雪氷巡回時に凍結防止剤の濃度を自動的に測定する車両等を開発中であり、現在ある雪氷作業支援システムと組み合せて活用することにより、追加散布時期の判断が行えるようなシステムへ機能向上させる予定です。

また、従来の雪氷管理の考え方は、「積雪や凍結等の障害の程度に応じて必要な対策を行う」というものであり、各路線の特性、交通状況等を勘案しながら、可能な限り均質な雪氷対策を実施し、路線間の格差をつけないよう努力してきましたが、高速道路の採算性が大きな注目を集めている現在、その路線に求められるサービスレベルと採算性等の投資効果について検討を進めながら、地域や道路の利用状況に応じた適切な管理水準を設定することが重要な課題であると考え、路線毎の雪氷管理水準について検討を進めています。

五 おわりに

高速道路の雪氷対策は、雪氷対策技術の改良・開発、雪氷体制の効率化、路面管理水準の検討、

お客様に対するPRの強化等JHとして取り組むべき課題は多く、経費節減の推進及び社会的ニーズに答えられるよう今後とも努力していく必要があります。

しかしながら、道路はその性格上、他の交通機関と異なり、お客様の各々が交通の流れを形成しており、円滑でかつ安全な交通を確保するためには、お客様一人一人の理解と協力が不可欠であり、雪氷対策を効果的に実施していくためには「お客様」「交通管理者」「道路管理者」の三者が一体となって、それぞれの立場から最善の努力を行いバランスのある対応が重要であると考えられます。

JHとしては、今後ともより一層の適切かつ効率的な雪氷対策の推進に努めるとともに、お客様に対する的確な広報を充実させ、理解と協力を深めていく必要があると考えています。

最後にお客様をはじめ関係各機関のご指導を頂ながら、安全で確実な高速道路の交通の確保に全力を尽くしていきたいと考えていますので、ご協力方々よろしく願います。

（日本道路公団保全交通部保全企画課）

地下鉄施設への二次占有について

矢野 勝彦

一 はじめに

道路区域内において、地下鉄事業者の承諾等により地下鉄施設の一部を利用する、いわゆる二次占有については、道路管理者から道路法第三二条第一項の規定に基づき道路占用の許可が必要となる。

地下鉄施設（道路下）への二次占有については、これまで、歩行者の安全な通行機能の確保の観点から「地下鉄施設内に設ける店舗の取扱いについて」（昭和四十二年一月三十一日建設省道路局内規にて）（昭和四十二年一月三十一日建設省道路局内規にて）より極力抑制してきたところであるが、最近地下鉄事業者から、利用者の質的・量的に拡大するニーズや労働力不足に対応するため、自動販売機の単独設置等の要望が出てきている。また、実際に

も、各道路管理者が宝くじ売場や自動現金出入機といった道路局内規で予定していなかった物件をも認めてきているところである。

今回、このような要望への対応及び実態への適合の観点等から道路局内規を見直し、新たな占有許可基準を策定することにより、その取扱いの統一化を図ることとしたものである。

二 今回の通達を発出するに至った背景

(1) 地下鉄事業者からの要望

近年、地下鉄の駅に求められる機能は利用者のニーズの多様化とともに、「単なる通過点」からコンビニのようなちょっとした買い物や、空き時間を気軽に飲食しながら過ごせる「くつろぎの場所」としての役割が多く求められている状況にある。

現在、地下鉄施設内（道路下）において占用許可を受けている物件は、ごく限られた商品扱う小規模な売店、公衆電話等であり、利用者のニーズに対して十分であると言えない状況である。

平成六年に東京都交通局が実施した「お客様満足度調査報告書」及び平成七年に帝都高速度交通営団が実施した「旅客ニーズ調査報告書」によると、駅構内で、あればよいと思うものという問いに対して、「銀行のＣＤ等でお金引出し」、「疲れた時にゆっくり休める」、「荷物を預ける」、「近郊連絡線乗り換え案内」及び「ちょっとした日用品の買物」等の回答が圧倒的に多い。

(2) 近況における占用実態

従来の道路局内規では店舗以外に関して明確な許可基準が存在しなかったことから、各道路管理

者においてその取扱いがまちまちであった。その結果、現金自動出入機、自動販売機、コインロッカー、売店、店舗（靴店、軽喫茶等）、各種看板等が現在占用されている状況にある。

このように、社会情勢の変遷、利用者ニーズの要望等を踏まえ、あわせて規制緩和の要望をも考慮し、新規通達として各道路管理者あてに示すこととしたものである。

三 通達の主な内容

(1) 占用許可対象物件

道路占用許可制度は、言うまでもなく必要以上の道路占用及び道路管理上好ましくない道路占用を排除するためのものであり、許可基準として道路の敷地外に余地がないためやむを得ない場合に限ることとされている（道路法第三三条）。また、道路占用は公共用物である道路の使用であり、多少なりとも道路の本来使用である一般交通を阻害するものであることを考慮し、極めて限定した物件について占用を認めることとしている。しかし、地下鉄施設内の二次占用を検討する場合、そもそも事業者側の規制緩和の要望、鉄道利用者の利便性の向上等が見直しの背景にあることから、特に、道路の構造の保全又は交通の危険防止の支障にならないか等の道路管理上の観点及び防災上、防犯上等公共の安全性を踏まえ慎重に検討し、これら

がクリアされれば認めていく方針とした。

前記の二で説明した地下鉄事業者からの要望及び近況における占用実態を考慮して、「看板類」、「地下鉄施設内に道路事業者が自ら設置することが妥当であると認められる施設又は物件に広告物を添架したもの」及び「主として地下鉄利用者の利便の増進を目的とするもの（以下「利便施設」という。）」を認めることとした。

「看板類」については、額面看板、柱巻看板、ポスター板、ショーウィンドー等その形態については多様であるが、構造及び美観等に支障がない限りこれらを認めていく方針としている。

「地下鉄施設内に鉄道事業者が自ら設置することが妥当であると認められる施設又は物件に広告物を添架したもの」は「看板類」の一形態とも言えるが、ベンチ及び鏡台等といった一般的には鉄道事業者が設置する鉄道の附帯設備に広告を添架し、占用物件として設置することについても認めていくこととした。

「利便施設」については地下鉄利用者の利便向上を目的として、売店、店舗、コインロッカー、自動販売機（単体設置及び売店等併設）、公衆電話（PHS無線基地局を含む）及び航空券の券売機等についても認めていくこととした。

(2) 占用主体

許可対象物件の設置及び管理を確実かつ適正に

遂行すると認められる技術的能力及び管理能力を有する者とし、また、公衆電話、PHS無線基地局等については、原則として第一種電気通信事業者を占用主体としている。

(3) 占用場所

地下鉄の駅舎によつては、建設した当時とはその後の事情が異なり、新線建設に伴う立体交差、定期券発売所の集約化、自動改札機及びエスカレーターの設置等によりコンコースでの乗客の流れが変化する場合等駅構内における空地が生じるケースが少なくない。地下鉄の二次占用については、こうした暫定的に生じている余裕スペース（いわゆるデッドスペース）に設置することを原則としている。

「看板類」については、歩行者の通行の障害及び乗客誘導の案内に支障とならないよう原則として壁面又は柱に設置することとし、利便施設等については、ホーム及びコンコース内で歩行者の通行に支障がなく、安全と認められる場所又は地下鉄施設の計画上、暫定的に生じている余裕スペース等に設置することとしており、当該利便施設等設置後に生じる余裕幅員は当該地下鉄駅の乗降客の人数に応じて個別具体的に判断することとしている。

(4) 構造その他

構造及び設置方法については、当該占用物件が倒壊、落下すること等により公衆に危険を生じさ

せないよう適切に設置させることとし、許可する場合においては本通達のほか、関係法令及び関係通達を勘案して判断し、占用物件及び地下鉄施設の適正な維持管理の観点から、必要に応じて許可条件を付して万全を期すこととしている。

なお、本通達は、営団地下鉄及び都営地下鉄等の地下鉄施設のみならず、鉄道事業法第六一条ただし書きに基づき許可を受けている事業者はもちろん、都市モノレールの整備の促進に関する法律等による事業者についてもその対象としている(以上の(1)～(4)については、別掲の道路局長通達を参照)。

四 おわりに

本通達の発出により、ある程度地下鉄利用者の利便性の向上及び地下鉄施設内の有効利・活用に参加することと考えられるが、今後、時代の趨勢等により新たな占用物件が出現することも考えられ、それら物件については、各道路管理者における当該物件の許可の可否判断によることなく事前に当局に照会するようお示ししている。

参考

建設省道政発第八一号
平成九年一〇月二〇日

各道路管理者 あて

建設省道路局長

地下鉄施設への二次占用について

地下鉄施設内への二次占用については、これまで、歩行者の安全な通行機能の確保の観点から極力抑制してきたところであるが、地下鉄使用者の質的・量的に拡大するニーズに対応するため、また、近況における占用実態への適合の観点等を踏まえ、今般地下鉄施設への二次占用に関する取扱方針を下記のとおり定めたので、これを十分留意の上、その処理について遺憾のないようにされたい。

なお、都道府県におかれては、貴管下各道路管理者(地方道路公社及び政令指定市を除く。)に対してもこの旨周知願いたい。

記

1 占用許可対象物件

地下鉄施設内における道路占用許可対象物件は、以下に掲げるものとする。

- (1) 看板類 額面看板、柱巻看板、ポスター板、ショーウィンド等
- (2) 地下鉄施設内に鉄道事業者が自ら設置することが妥当であると認められる施設又は物件に広告物を添架したもの
- (3) 主として地下鉄利用者の利便の増進を目的とするもの(以下「利便施設」という。)
- (4) 売店(可動式) 一般的に地下鉄利用者が利用すると認められるもの
- (5) 店舗(固定敷) 認められるもの

(イ) コインロッカー

(ニ) 自動販売機 たばこ、飲料水、トイレ用ちり紙、自動簡易写真機等

(ホ) 自動現金出入機 (売店等に併設されるものも含む。)

(ヘ) 第一種電気通信事業者等の設置する物件

(ニ) 自動現金出入機 (売店等に併設されるものも含む。)

(ト) 運輸大臣及び建設大臣の認可を受けた関連事業に係る物件 航空券の発売機等

(チ) その他地下鉄利用者等の利便性の向上に著しく寄与すると認められる物件

2 占用主体

許可物件の設置及び管理を確実かつ適正に遂行するにたる技術的能力及び管理能力を有する者とする。

3 占用場所

(1) 看板類

原則として壁面又は柱とし、歩行者の通行の障害及び歩行者の案内及び誘導に支障とならない場所であること。

(2) 利便施設等

簡易な店舗、自動販売機、コインロッカー等については、地下鉄のホーム及びコンコース内で鉄道事業者が歩行者の通行に支障がなく安全と認めた場所又は次の場所とし、利便施設等設置後、歩行者の通行及び安全に支障がないよう乗降客の多寡に応じ必要な余裕幅員を設けておくこと。

(イ) 地下鉄施設の計画画、暫定的に生じている余裕スペース

(ロ) 地下鉄建設の工法上、構造上等の理由によりやむを得ず生じた余裕スペース

(ハ) 主として、路上交通の処理のため一体的に設けられた通路施設における余裕スペース

上記(イ)～(ハ)については、別図参照のこと。

4 構造

(1) 看板類

固定する壁面等からの出幅は歩行者の通行の障害とならないよう最少限とし、かつ、地震等に耐える堅固なもので、倒壊、落下、剝離、老朽、汚損等により公衆に危険を生じさせ、又は美観を損わないものでなければならない。

(2) 売店及び店舗

売店の構造は簡易な対面式のものとし、規模は五平方メートル程度以下の小規模のものとす。店舗の構造は凹構造になっている場所やコーナー部分で事実上歩行者の通行がほとんどない場所に固定して設置すること。

(3) 自動販売機

地下鉄施設内という閉鎖された空間に限定して設置を認めるものであることから、壁面、柱及び売店等に固定する等適切な転倒防止措置を講じること。

(4) その他

占用物件の配置及び構造については、歩行者の利便及び通行の安全を確保するよう十分考慮するとともに、火災又は荷重等により一般公衆に対して支障を及ぼさないような構造としなければならない。

5 その他

(1) 看板類のデザイン及び表示内容は美観風致等を十分考慮することとする。

(2) 売店及び店舗については、それぞれ裸火を使用し、また爆発性の物件若しくは悪臭、騒音を発生する物件を保管又は設置してはならない。

(3) 占用物件の適正な維持管理のため、必要に応じて許可条件を付すこととする。

(4) 占用許可に際しては、本通達によるほか関係法令等を勘案し、適切な処理を行うこととする。

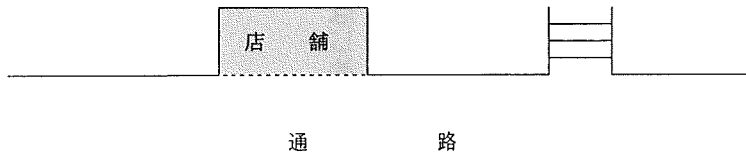
(5) 本通達以降、社会情勢の変遷等により、新たな物件の占用許可申請があり、又は疑義等が生じた場合には、その都度事前に当局にその可否等について照会することとする。

(6) モノレール等の停留場内における道路占用の取扱いにつ

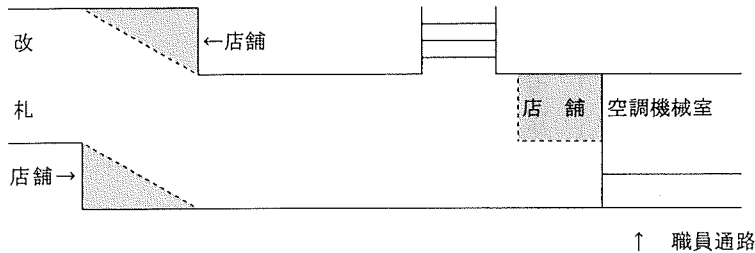
いても、上記に準じた取扱いをすることとする。
(道路局路政課道路利用調整室占用係長)

地下鉄利用者の通行に支障を与えない範囲の考え方

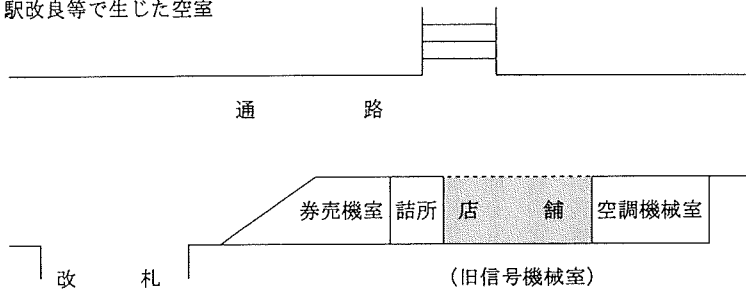
ア. 凹構造になっている場所



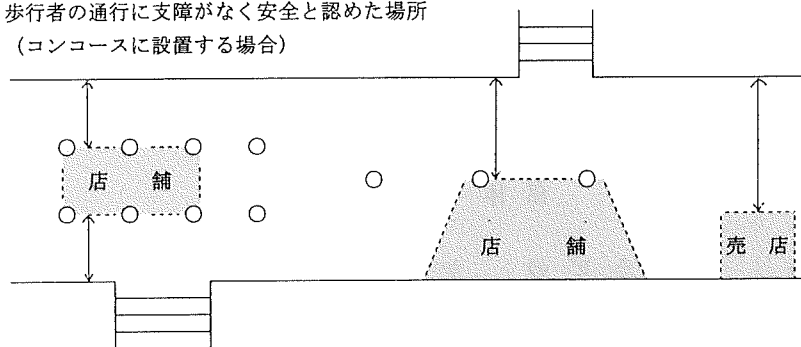
イ. コーナー部分で事実上、歩行者の通行がほとんどない部分



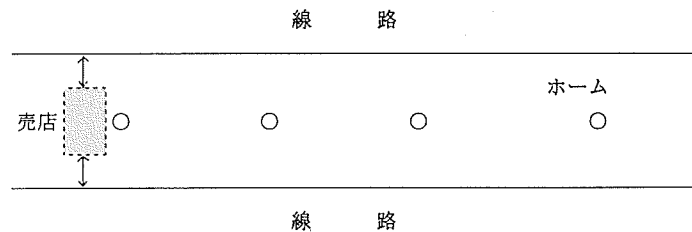
ウ. 駅改良等で生じた空室



エ. 歩行者の通行に支障がなく安全と認めた場所
(コンコースに設置する場合)



(ホームに設置する場合)



※ 矢印で示している幅については、乗降客の多寡に応じ歩行者の通行及び安全に支障がないよう必要な余裕幅員を設けるものとする。
で囲んだ部分が売店及び店舗の設置場所である。

「道路サービス施設占用許可基準」 の改正について

道路局路政課

一 はじめに

今般、平成九年一〇月二八日付けで道路局長通達（昭和四二年一月一四日 道政発第九一号）を改正し、高速道路等のサービスエリア・パーキングエリアのレストラン・売店等の道路サービス施設について、いわゆる第三セクターによる占用を認めることとした。

以下、今回の通達改正について紹介する。

二 改正の理由

高速自動車国道又は自動車専用道路（以下「高速道路等」という。）に設置される休憩所、給油所及び自動車修理所（以下「道路サービス施設」という。）は、単に利用者の休憩場所としてだけでなく、

高速道路等の安全・円滑な交通や道路利用者の利便を確保する上で不可欠の施設として、異常事態発生時の現場処理基地、冬期の雪氷対策基地となり、また情報提供を行う等道路管理上極めて重要な役割と機能をも有しており、その占用主体には、路側駐車場の管理や緊急事態発生時の関係機関への連絡等が義務づけられている。

したがって、従来、道路サービス施設の占用主体は、道路管理に関する知識・技術等を兼ね備えた、道路管理者に代わり得る公共的な団体に限るものとされ、また、バランスのとれたサービスを長期的に一定水準以上に確保するため、同一路線及び関連する路線の道路サービス施設については一括して同一の占用主体に占用させるものとされてきた。その結果、日本道路公団（以下「JH」

という。）の管理する高速道路等に設置される道路サービス施設は、事実上、（財）道路施設協会（以下「協会」という。）にしか占用が認められていなかった。

しかし、高速道路等の利用者の価値観やニーズの多様化等を念頭に置けば、一定水準以上のサービスが長期的に確保されてさえいれば、むしろ、それぞれの箇所の特性に応じ、提供されるサービスの内容や水準に幅を持たせることが、効率的かつ合理的と考えられる。

そこで、占用主体は従来どおり道路管理者に代わり得る公共的な団体に限るとする一方、同一路線及び関連する路線では同一の占用主体に占用させるとの規制を撤廃するとともに、地方公共団体が出資する公共団体（第三セクター）にも占用を

認めることとしたものであり、これにより、占用主体相互間の競争が促進され、利用者サービスの向上につながることが期待されている。

三 主な改正点

① 占用主体の拡大

上記のとおり、地方公共団体が出資する公共団体（第三セクター）にも道路サービス施設の占用を認めることとしたこと。

② 営業者間の競争の促進

道路サービス施設の利用者の選択の幅を広げ、営業者間の競争を促進するため、道路サービス施設の営業者の選定方法を競争入札としたほか、多様な業態の営業者の選定等の措置を奨励し、高速道路全体の付加価値を高める方策の一環としたこと。

③ 占用主体の義務の弾力化

占用主体に一律の義務を課すのではなく、トイレ等の清掃や通路の除雪の義務については、個々の道路サービス施設の状況により必要に応じて課すこととし、義務の内容を弾力化したこと。

なお、占用主体の義務については、現に協会が道路サービス施設の運営に当たり実施している公益事業を整理し、道路管理の一翼を担う業務として明文化したものであるが、道

路サービス施設が高速道路等の安全かつ円滑な交通を確保するための必要な利用者サービスを提供する極めて公共性の高い施設であることを踏まえれば、いずれの義務も占用主体として当然果たすべきものである。

しかしながら、提供されるサービスの内容等に幅を持たせることを認めるとの見地から、緊急時の対応など安全かつ円滑な交通の確保に直接関わる義務を除く一部の義務については、道路管理者の裁量により軽減できることとし、占用主体に過重な義務を課す結果とならないよう配慮することとしたものである。

四 第三セクターによる道路サービス施設 設占用箇所

今回の通達改正の結果、既に開業した山形自動車道 櫛引パーキングエリアのほか、次の二箇所において第三セクターによる道路サービス施設の占用が実現する見通しである。

① 山形自動車道 櫛引PA（山形県櫛引町）

占用主体…

株式会社くしびきふるさと振興公社

（櫛引町等が出資）

設置施設…

イ 地域拠点整備事業地内

上り線側 「フルーツタウン」

下り線側 「生き活きべんとう村」

（森林浴等のための森林施設）

ロ JHのパーキングエリア内

上り線側 売店（県内物産品等販売施設）

下り線側 営業施設なし（JHが設置したトイレのみ）

開業…

平成九年一〇月三〇日

② 東海北陸自動車道 川島PA（岐阜県川島町）

占用主体…

未定（新規第三セクター設立についても検討中。）

設置施設…

イ ハイウェイ・オアシス事業地内

「世界淡水魚園」（仮称）

ロ JHのパーキングエリア内

上り線側 営業施設なし（JHが設置したトイレのみ）

下り線側 売店（県内物産品等販売施設）

開業予定…

平成一一年春

③ 湯浅御坊道路 吉備湯浅PA（和歌山県吉備町）

占用主体…

名称未定（和歌山県等が出資する第三セクターを設立予定）

設置施設…

売店（県内物産品等販売施設）
開業予定…

平成一一年四月

（パーキングエリア自体は、トイレのみの休憩施設として供用済）

参考

地方建設局長
北海道開発局長
沖縄総合事務局長
道路関係四公団の長
各都道府県知事
各指定市長

建設省道政発第八四号
平成九年一〇月二八日

あて

建設省道路局長

「高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所の取扱について」の一部分改正について

「高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所の取扱について」（昭和四二年一月一四日付け建設省道政発第九一号）の「道路サービス施設占用許可基準」を別紙のとおり改正したので、今後これにより取り扱うこととされた。

なお、都道府県にあっては、管下道路管理者（地方道路公社を含む。）に対してもこの旨周知願いたい。

別紙

道路サービス施設占用許可基準

1 趣旨

高速自動車国道又は自動車専用道路に設置される休憩所、給油所及び自動車修理所（以下「道路サービス施設」という。）は、その規模及び構造等において一般の占用物件と著しく異なるものであるが、これらの道路の安全かつ円滑な交通を確保するために必要な利用者サービスを提供する公共性の高い施設として占用を認められるものである。したがって、道路サービス施設の道路占用については、この基準に従い公正な処理を行い、道路管理の適正と当該施設の効率的な運営を期することとし、もって高速自動車国道及び自動車専用道路における交通の安全と通行者の利便の一層の向上に資するものとする。

2 方針

(1) 占用の場所及び範囲

イ 道路サービス施設は、高速自動車国道又は自動車専用道路の附属物として設けられた路側駐車場の区域内に限り占用を許可するものとする。この場合において、当該路側駐車場は、本来の駐車需要に必要な面積のほか、道路サービス施設の占用を許可することにより派生する駐車需要に必要な面積が十分に確保されたものでなければならない。

ロ 道路管理者は、同一路線及び関連する路線（以下「同一路線等」という。）の道路サービス施設の配置計画をあらかじめ策定し、当該配置計画に適合するものについてのみ占用を許可するものとする。

(2) 占用主体の決定

道路サービス施設の占用は、道路管理者に代わり得る公共的な団体（地方公共団体が出資する公共的団体を含む。）に限り認

めるものとする。この場合、同一路線等の道路サービス施設については、当該同一路線等において一定水準以上のサービスが長期的に確保されること、道路管理者の指示等が適切かつ迅速に周知されること等に配慮しつつ、占用主体を決定するものとする。

(3) 占用主体の義務

道路サービス施設の占用主体は、占用許可の条件として次に掲げる義務を負担するものとする。

イ 高速自動車国道又は自動車専用道路上で発生した事故その他の緊急事態を発見し、又はこれについて連絡を受けた場合は、速やかに道路管理者、警察、救急医療機関等へ連絡すること。

ロ 災害その他の非常事態に備え、防災訓練等に努めるとともに、非常事態が発生し、又はその発生が予測される場合は、通行者の避難誘導その他の措置を講ずること。

ハ 必要に応じ、路側駐車場（トイレ、園地及び歩道部を含む。）の清掃、除雪その他の管理を行うこと。

ニ 路側駐車場の区域内に、必要に応じ、ベンチその他道路サービス施設の利用者の利便の向上に資するために必要な施設の設置及び管理を行うこと。

ホ 通行者に対する道路案内等を行うこと。

ヘ その他道路管理者の要請により道路の管理に協力すること。
ト 道路サービス施設に係る経理とその他の経理とを区分して経理すること。

(4) 施設の運営

イ 道路サービス施設の占用主体は、原則として、当該施設の営業を競争入札により選定した第三者に委託するものとする。この場合において、占用主体は、多様な業態の営業者（営業を委託された第三者をいう。以下同じ。）を選定するなど、当該施設の利用者の利便の向上が図られるよう配慮するものとする。

ロ 道路サービス施設の占用主体は、前記の委託をする場合には、占用許可条件及び道路管理者の指示に従い、通行者の利便及び交通の安全を図るために必要な条件を付するものとする。

- (5) 占用料
道路サービス施設の占用主体は、所定の占用料を納付するものとする。
- (6) 占用物件の配置及び構造
道路サービス施設の配置及び構造については、次によるものとする。
- イ 当該施設の設置によって当該道路の交通の安全が害されないよう、導流島、道路標識その他必要な安全施設が整備されていること。
- ロ 道路サービス施設に出入りするため道路の本線を横切る交通が生じないよう施設を配置すること。
- ハ 沿道から道路サービス施設へ物品の搬入等を行なうための出入路は、当該用途以外の用途に供されないような構造とすること。
- ニ 広告物の掲出に当たっては、その地域の屋外広告物条例等を遵守するとともに、当該道路の美観を損なわないよう十分な配慮をすること。
- ホ その他道路サービス施設の配置及び構造については、通行者の利便及び交通の安全を図るため十分な配慮をすること。
- 3 その他
道路サービス施設の占用に関連して高速自動車国道及び自動車専用道路の管理上次の事項に留意するものとする。
- イ 上記の道路占用による以外は、道路サービス施設を道路に設けることは認められないものであること。
- ロ 沿道における道路サービス施設類似の施設との連結（高速自動車国道法第一条、道路法第四八条の四）は、許可してはならないこと。
- ハ 路側駐車場その他高速自動車国道又は自動車専用道路の区域内において、車両等を利用して物品の販売その他の営業活動を行う者に対しては、道路法第四八条の五又は高速自動車国道法第一七条の規定の趣旨に従い、極力その排除の措置を講ずること。

道路サービス施設占用許可基準新旧対照表

(下線部分は改正部分)

改 正 後	現 行
1 趣旨 高速自動車国道又は自動車専用道路に設置される休憩所、給油所及び自動車修理所（以下「道路サービス施設」という。）は、その規模及び構造等において一般の占用物件と著しく異なるものであるが、これらの道路の安全かつ円滑な交通を確保するために必要な利用者サービスを提供する公共性の高い施設として占用を認められるものである。したがって、道路サービス施設の道路占用については、この基準に従い公正な処理を行い、道路管理の適正と当該施設の効率的な運営を期することとし、もって高速自動車国道及び自動車専用道路における交通の安全と通行者の利便の一層の向上に資するものとする。 2 方針 (1) 占用の場所及び範囲 イ 道路サービス施設は、高速自動車国道又は自動車専用道路の付属物として設けられた路側駐車場の区域内に限り占用を許可するものとする。この場合において、当該路側駐車場は、本来の駐車需要に必要な面積のほか、道路サービス施設の占用を許可することにより派生する駐車需要に必要な面積が十分に確保されたものでなければならない。 ロ 道路管理者は、同一路線及び関連する路線（以下「同一路線等」という。）の道路サービス施設の配置計画をあらかじめ策定し、当該配置計画に適合するものについてのみ占用を許可するものとする。 (2) 占用主体の決定 道路サービス施設の占用は、道路管理者に代わり得る公共的な団体（地方公共団体が出資する公共的団体を含む。）に限り認めるものとする。この場合、同一路線等の道路サービス施設については、当該同一路線等において一定水準以上のサービスが長期的に確保されること、道路管理者の指示等が適切かつ迅速に周知されること等に配慮しつつ、占用主体を決定するものとする。	1 趣旨 高速自動車国道又は自動車専用道路に設置される休憩所、給油所及び自動車修理所（以下「道路サービス施設」という。）の占用は、これらの道路の円滑な交通を確保するために必要な施設として認められるものであり、その占用物件の規模及び構造も従来の一般の占用物件と著しく異なるものである。したがって、道路サービス施設の道路占用については、この基準に従い公正厳格な処理を行い、道路管理の適正を期することとし、もって高速自動車国道及び自動車専用道路における通行者の利便と交通の安全に資するものとする。 2 方針 (2) 占用の場所 道路サービス施設は、高速自動車国道又は自動車専用道路の付属物として設けられた路側駐車場の区域内に限り占用を許可するものとする。この場合において、当該路側駐車場は本来の駐車需要に必要な面積のほか、道路サービス施設の占用を許可することにより派生する駐車需要に必要な面積が十分に確保されたものでなければならない。 (1) 占用の目的及び範囲 道路サービス施設の占用は、高速自動車国道又は自動車専用道路の円滑な交通を確保するために必要な範囲内でのみ認めるものとする。このため、道路管理者は、あらかじめ道路サービス施設の配置計画を策定し、この計画に適合するものについてのみ占用を許可するものとする。 (3) 占用主体 道路サービス施設の占用主体は道路管理者に代わり得る公共的な団体に限るものとし、同一路線及び関連する路線の道路サービス施設については、一括して同一の占用主体に占用を認めるものとする。

改 正 後	現 行
(3) 占用主体の義務 道路サービス施設の占用主体は、占用許可の条件として次に掲げる義務を負担するものとする。 イ 高速自動車国道又は自動車専用道路上で発生した事故その他の緊急事態を発見し、又はこれについて連絡を受けた場合は、速やかに道路管理者、警察、救急医療機関等へ連絡すること。 ロ 災害その他の非常事態に備え、防災訓練等に努めるとともに、非常事態が発生し、又はその発生が予測される場合は、通行者の避難誘導その他の措置を講ずること。 ハ 必要に応じ、路側駐車場（トイレ、園地及び歩道部を含む。）の清掃、除雪その他の管理を行うこと。 ニ 路側駐車場の区域内に、必要に応じ、ベンチその他道路サービス施設の利用者の利便の向上に資するために必要な施設の設置及び管理を行うこと。 ホ 通行者に対する道路案内等を行うこと。 ヘ その他道路管理者の要請により道路の管理に協力すること。 ト 道路サービス施設に係る経理とその他の経理とを区分して経理すること。 (4) 施設の運営 イ 道路サービス施設の占用主体は、原則として、当該施設の営業を競争入札により選定した第三者に委託するものとする。この場合において、<u>占用主体は、多様な業態の営業者（営業を委託された第三者をいう。以下同じ。）を選定するなど、当該施設の利用者の利便の向上を図られるよう配慮するものとする。</u> ロ 道路サービス施設の占用主体は、前記の委託をする場合には、<u>占用許可条件及び道路管理者の指示に従い、通行者の利便及び交通の安全を図るために必要な条件を付するものとする。</u> (5) 占用料 道路サービス施設の占用主体は、所定の占用料を納付するものとする。 (6) 占用物件の配置及び構造 道路サービス施設の配置及び構造については、次によるものとする。 イ 当該施設の設置によって当該道路の交通の安全が害されないよう、導流島、道路標識その他必要な安全施設が整備されていること。 ロ 道路サービス施設に出入りするため道路の本線上を横切る交通が生じないよう施設を配置すること。 ハ 沿道から道路サービス施設へ物品の搬入等を行うための出入路は、当該用途以外の用途に供されないような構造とすること。 ニ 広告物の掲出に当たっては、<u>その地域の屋外広告物条例等を遵守するとともに、当該道路の美観を損なわないよう十分な配慮をすること。</u> ホ その他道路サービス施設の配置及び構造については、通行者の利便及び交通の安全を図るため十分な配慮をすること。 3 その他 道路サービス施設の占用に関連して高速自動車国道及び自動車専用道路の管理上次の事項に留意するものとする。 イ 上記の道路占用による以外は、道路サービス施設を道路に設けることは認められないものであること。 ロ 沿道における道路サービス施設類似の施設との連結（高速自動車国道法第11条、道路法第48条の4）は、許可してはならないこと。 ハ 路側駐車場その他高速自動車国道又は自動車専用道路の区域内において、車両等を利用して物品の販売その他の営業活動を行う者に対しては、道路法第48条の5又は高速自動車国道法第17条の規定の趣旨に従い、極力その排除の措置を講ずること。 (削 除)	(4) 占用主体の義務 道路サービス施設の占用主体は、占用許可の条件として次に掲げる義務を負担するものとする。 ハ 高速自動車国道又は自動車専用道路上で発生した緊急事態を発見し、又はこれについて連絡を受けた場合は道路管理者、警察、救急医療機関等へ連絡すること。 イ 路側駐車場の管理を行なうこと。 ロ 路側駐車場の区域内に必要な<u>便所、水呑場及びベンチを設置し及び管理すること。</u> ニ 通行者に対し道路案内を行なうこと。 ホ その他道路管理者の要請により道路の管理に協力すること。 (5) 施設の経営 イ 道路サービス施設の占用主体は、当該施設の営業を原則として第三者に委託するものとする。この場合において、<u>第三者の選定は、原則として競争入札により行なうものとする。</u> ロ 前記の委託をする場合には、道路管理者の指示に従い、通行者の利便及び交通の安全を図るために必要な条件（<u>営業時間、営業品目、定価等</u>）を附するものとする。 (6) 占用料 道路サービス施設の占用主体は、所定の占用料を納付するものとする。 (7) 占用物件の配置及び構造 道路サービス施設の配置及び構造については、次によるものとする。 イ 当該施設の設置によって当該道路の交通の安全が害されないよう導流島、道路標識その他必要な安全施設が整備されていること。 ロ 道路サービス施設に出入するため道路の本線上を横切る交通が生じないよう施設を配置すること。 ハ 沿道から道路サービス施設へ物品の搬入等を行なうための出入路は、<u>原則として設けてはならないものとし、やむを得ず設ける場合にあっては、当該用途以外の用途に供されないような構造とすること。</u> ニ 広告物の掲出は制限すること。 ホ その他道路サービス施設の配置及び構造については、通行者の利便及び交通の安全を図るため十分な配慮をすること。 3 その他 道路サービス施設の占用に関連して高速自動車国道及び自動車専用道路の管理上次の事項に留意するものとする。 (1) 類似施設の禁止 イ 上記の道路占用による以外は、道路サービス施設を道路に設けることは認められないものであること。 ロ 沿道における道路サービス施設類似の施設との連結（高速自動車国道法第11条、道路法第48条の4）は、許可してはならないこと。 (2) 出入制限の確保 イ 路側駐車場において、<u>みだりに車両等を利用して物品の販売をする者に対しては、道路法第48条の5又は高速自動車国道法第17条の規定の趣旨に従い、極力その排除の措置を講ずること。</u> ロ <u>バス・ストップにおける乗降客のため連結を許可した通路であってもみだりに沿道における道路サービス施設類似の施設から自動車等が出入し道路の効用が害されないよう設計に配慮する等出入制限（高速自動車国道法第17条、道路法第48条の5）の確保に努めること。</u>

道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第八回)

穴ぼこ・段差に関する事件

高鍋 誠治

一 はじめに

この判例の検討に関する連載もこの項で一応終了したいと思います。

最後の章として「穴ぼこ、段差に関する事件」を取り上げたいと思いますが、今回は事件の数も多いので統計的にいろいろな検討を行って判例の傾向を見てみたいと思います。そしてその後個別の事件を見てみることにします。

まず、判例全体の数ですが、章別でみると一番数が多く、現在把握しているもので七三件あります(表1)。

年代的にはやはり昔の事件が多く、最近では訴訟になっている件数そのものが少なくなっています。この原因は、昔は道路の整備水準も低く、穴

ぼこや段差自体が多かったことも考えられますが、他の理由としてはこれらの判例が確立するまで、道路管理者が示談により解決することが少なかつ

たからではないかと考えられます。その後数々の判例が出され、道路管理瑕疵ありとされるガイドラインがだまかでもつかめるようになった最近に至っては、穴ぼこの事件はほとんど示談で処理されています。(道路管理瑕疵実態調査参照)

そこで本稿では、先に述べましたように、このおぼろげなガイドラインについて一度統計的な処理を加えて検討し、今後の示談の指針にならないかと考え、やってみることにしました。

なお、筆者は、近年の示談による解決が増加している傾向について批判するつもりは全くありませんので、念のため申し添えます。

二 統計的検討

まず、穴ぼこの事件における穴の深さ及び段差の事件における段差による結果の違いを見てみたいと思います(表2)。

深さの単位はセンチメートルです。結果の欄は、0〇無責、1〇有責で、単に見やすくしているだけです。割合の欄は過失割合を逆算しています。(過失割合が四〇%認められた案件は責任割合として「六〇」という数字を記載しています。)

上記七三件の判例のうち九件については、判決文の中で深さ及び段差についての記載が詳細ではなかったため、この検討からは除くこととします。

まず、全体の有責、無責の割合についてですが、無責は二〇件、有責は四四件となっています。(有

表 1 - 1

番号	巻数	ページ	事 件 名	道路 種別	状 況	被害	結果	過失 相殺	最終審	年月日
1	9	6312	飯塚市道穴ぼこ事件	市道	長さ140cm、幅50cm、深さ45cmの陥没	1名 死亡	有責	3割	福岡高裁	S35.12.27
2	9	6340	仙台市道穴ぼこ事件	市道	長さ100cm、幅100cm、深さ15cmの陥没	1名 死亡	有責	8割	最高裁	S40.4.15
3	9	6382	愛知県道穴ぼこ事件	県道	長さ30cm、幅20cm、深さ8cmの陥没	1名 死亡	無責		名古屋地裁	S43.4.12
4	9	6388	愛知県道247号穴ぼこ 事件	補助 国道	長さ400cm、幅200cm、深さ15cmの陥没	1名 負傷	有責	8割	名古屋地裁	S43.7.15
5	9	6427	福岡国道3号穴ぼこ事 件	直轄 国道	長さ70cm、幅70cm、深さ10cmの陥没	1名 死亡	有責	2割	福岡地裁	S44.9.18
6	9	6429	福岡国道201号穴ぼこ 事件	補助 国道	長さ80cm、幅80cm、深さ20cmの陥没	1名 負傷	有責	5割	福岡地裁	S44.9.26
7	9	6439	徳山市道穴ぼこ事件	市道	長さ1000cm、深さ30cmの陥没	1名 負傷	有責	3.5割	山口地裁	S45.3.16
8	9	6419・2	東京浦安線穴ぼこ事件	都道	凹凸が多数存在	1名 死亡	無責		東京高裁	S45.4.30
9	9	6452	大阪市道穴ぼこ事件	市道	長さ150cm、幅150cm、深さ30cmの陥没	1名 負傷	有責	5割	大阪地裁	S45.7.18
10	9	6464	大阪国道25号穴ぼこ事 件	直轄 国道	長さ40cm、幅35cm、深さ14cmの陥没	1名 負傷	有責	5割	大阪地裁	S45.12.22
11	9	6467・23・三	川崎市道穴ぼこ事件	市道	長さ50cm、幅70cm、深さ7cmの陥没	1名 負傷	有責	なし	横浜地裁 川崎支部	S46.4.22
12	9	6467・24	福岡国道200号穴ぼこ 事件	補助 国道	長さ2000cm、幅100cm、深さ10cmの陥没	1名 死亡	有責	4割	福岡地裁 飯塚支部	S46.6.29
13	9	6467・47・一〇	横浜市道穴ぼこ事件	市道	長さ180cm、幅100cm、深さ5cmの陥没	1名 死亡	有責	5割	横浜地裁	S47.1.20
14	9	6467・49・二	福井県道穴ぼこ事件	県道	長さ120cm、幅80cm、深さ120cmの陥没	1名 死亡	有責	3割	福井地裁	S47.1.26
15	9	6467・50	兵庫県道穴ぼこ事件	県道	長さ200cm、幅150cm、深さ10cmの陥没	1名 死亡	有責	6割	神戸地裁	S47.2.16
16	9	6475	岐阜国道21号穴ぼこ事 件	直轄 国道	長さ30cm、幅40cm、深さ10cmの陥没	1名 負傷	有責	6割	岐阜地裁	S47.7.17
17	9	6477・4	第二京浜国道段差事件	直轄 国道	18cm、通行帯毎に段差があった	1名 死亡	無責		東京地裁	S47.7.18
18	9	6477・11	千葉国道6号分離帯転 倒事件	直轄 国道	分離帯の土砂部に乗り入れ	1名 死亡	有責	7割	千葉地裁	S47.8.2
19	9	6479・29	岐阜国道21号穴ぼこ事 件	直轄 国道	長さ100cm、深さ40cmの陥没	2名 死亡	無責		名古屋地裁	S48.1.17
20	9	6479・55	宇治市道穴ぼこ事件	市道	長さ150cm、幅50cm、深さ10cmの陥没	1名 死亡	有責	3割	京都地裁	S48.3.27
21	9	6477・19	昭島市道穴ぼこ事件	市道	長さ125cm、幅110cm、深さ30cmの陥没	1名 死亡	有責	7割	東京高裁	S48.6.27
22	13	7329・29・一三三	埼玉国道16号段差転倒 事件	直轄 国道	6cm、工事中、舗装車線と未舗装車線の間に段差	1名 死亡	有責	7割	東京地裁	S48.11.29
23	9	6479・16	石川県道穴ぼこ事件	県道	長さ130cm、幅60cm、深さ4cmの陥没	1名 死亡	有責	5割	名古屋高裁	S49.1.16
24	9	6479・80	大阪府道消防栓穴ぼこ 事件	府道	長さ130cm、幅90cm、深さ9cmの陥没	1名 死亡	有責	5割	大阪地裁	S49.2.26
25	9	6479・66	福岡県道原付転倒事件	県道	幅85cm、深さ3cmの陥没	1名 負傷	無責		最高裁	S49.11.7
26	9	6479・98	熊本市道原付転落事件	市道	長さ40cm、幅40cm、深さ10cmの陥没	1名 負傷	有責	6割	熊本地裁	S50.1.29
27	9	6479・134	徳島国道192号未舗装 段差事件	直轄 国道	20cm、舗装・未舗装部分の段差	1名 負傷	有責	6割	大阪地裁	S51.2.26
28	9	6479・169	岡山山陽町道穴ぼこ事 件	町道	長さ90cm、幅90cm、深さ15cmの陥没	1名 負傷	有責	4割	岡山地裁	S51.4.21
29	9	6479・207	埼玉県道穴ぼこ事件	県道	長さ130cm、幅130cm、深さ10cmの陥没	1名 死亡	有責	4割	浦和地裁	S51.9.24
30	9	6467・34	下関国道191号穴ぼこ 事件	直轄 国道	長さ20cm、幅20cm、深さ2.4cmの陥没	1名 負傷	無責		最高裁	S52.2.3
31	13	7329・29・四二六	滋賀国道161号段差積 荷落下事件	直轄 国道	10cm、工事中の段差により積荷の鋼材が落下し衝突	1名 死亡	無責		福井地裁	S52.2.18
32	9	6479・271	岡山県道穴ぼこ事件	県道	長さ100cm、幅100cm、深さ10数cmの陥没	1名 負傷	有責	9割	岡山地裁	S52.2.23
33	9	6479・283・三	水戸市道段差事件	市道	30cm、舗装・未舗装部分の段差	1名 負傷	有責	3割	水戸地裁	S52.4.26
34	9	6479・285	徳島192号道路陥没事 件	補助 国道	長さ230cm、幅130cm、深さ8cmの陥没	1名 死亡	有責	3割	徳島地裁	S52.6.9
35	9	6479・293・三	川口市道穴ぼこ事件	市道	長さ250cm、幅200cm、深さ5cmの陥没	1名 死亡	有責	7割	浦和地裁 越谷支部	S52.8.15
36	9	6479・319	静岡県道路路面不全事件	県道	長さ30cm、幅30cm、深さ5cmの陥没	1名 死亡	有責	9割	静岡地裁 浜松支部	S53.3.15

表1-2

番号	巻数	ページ	事件名	道路種別	状 況	被害	結果	過失相殺	最終審	年月日
37	9	6479・335	徳島国道32号道路亀裂事件	直轄国道	長さ2000cm、幅4.5cm、深さ8cmの陥没	1名負傷	有責	4割	徳島地裁	S53. 3.16
38	9	6479・379・五	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道	長さ390cm、幅120cm、深さ15cmの陥没	1名負傷	有責	なし	新潟地裁	S53. 6.15
39	9	6479・379・一八	八足利市道穴ぼこ事件	市道	凹凸が多数存在	1名死亡	無責		宇都宮地裁 足利支部	S53. 7.18
40	9	6479・112	宮城県道段差積荷落下事件	県道	5cm、軌条が路面より5cm出ていた	1名死亡	無責		最高裁	S53. 8.29
41	9	6479・406	富山県道穴ぼこ事件	県道	長さ100cm、幅100cm、深さ5cmの陥没	1名負傷	有責	5割	富山地裁	S53. 9.22
42	9	6479・423	静岡県道段差路肩転倒事件	県道	30cm、排水管の隆起による横断段差	1名死亡	有責	7割	静岡地裁 浜松支部	S53.12.27
43	9	6479・307	北海道275号道路陥没事件	直轄国道	圧雪部の剥離、20cmの陥没	1名負傷	無責		札幌高裁	S54. 8.29
44	9	6479・444	大分県道段差原付転倒事件	県道	2cm、自然沈下による段差	1名負傷	無責		大分地裁	S55. 3.10
45	9	6479・433・三	京都府道穴ぼこ事件	府道	ところどころに10cmの陥没	1名死亡	無責		大阪高裁	S55. 7.25
46	9	6479・392	徳島県道穴ぼこ事件	県道	長さ20cm、幅20cm、深さ13cmの陥没	1名負傷	有責	2割	高松高裁	S56. 1.28
47	9	6479・543	矢板市道原付穴ぼこ事件	市道	長さ300cm、幅110cm、深さ7cmの陥没	1名負傷	有責	5割	宇都宮地裁 大田原支部	S56.12.26
48	13	7329・29・六一五	小都市道工事中自転車転落事件	市道	長さ65cm、深さ60cm～160cmの陥没	1名負傷	有責	6割	福岡地裁 久留米支部	S57.10.21
49	13	7329・29・六四九	京都府道マンホール蓋突出事件	府道	15cm、仮舗装不十分のためマンホールが突出、車両底部損傷	車両損害	有責	6割	京都地裁	S58. 6. 8
50	9	6479・473・一三	北九州市道自転車転倒事件	市道	長さ70cm、幅70cm、深さ5cmの陥没	1名死亡	無責		福岡高裁	S58. 7.18
51	9	6479・593	首都高速5号線穴ぼこ事件	首都高速	長さ150cm、幅150cm、深さ3cmの陥没	1名負傷	有責	1.5割	東京地裁	S58.10.25
52	13	7329・29・六七七	山口県道工事埋戻不全原付転倒事件	県道	長さ50cm、幅600cm、深さ30cmの陥没	1名負傷	有責	6割	山口地裁 岩国支部	S59. 3. 1
53	9	6479・605	大阪府道段差自転車転倒事件	府道	10cm低い側溝蓋上を走行して転倒	1名死亡	無責		大阪地裁	S59. 7.24
54	12	7279・853	玉野市道自動二輪車用水路転落事件	市道	自動二輪車が工事中の舗装の切れ目で転倒	1名死亡	無責		広島高裁 岡山支部	S60. 4.25
55	12	7279・789	岡山市道溝自転車転倒事件	市道	幅70cm、深さ9cmの陥没	1名死亡	無責		広島高裁 岡山支部	S60. 6.11
56	9	6479・614	沖縄国道329号段差事件直轄	直轄国道	10cm、舗装・未舗装部分の段差	1名死亡	無責		那覇地裁	S61. 7. 9
57	9	6479・681	阿南市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	長さ162cm、幅45cm、深さ6.5cmの陥没	1名死亡	有責	7.5割	徳島地裁	S62. 7.10
58	9	6479・694	福山市道穴ぼこ事件	市道	長さ100cm、幅50cm、深さ10cmの陥没	1名死亡	無責		広島地裁 福山支部	S62.10.22
59	9	6479・784	箕面市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	長さ150cm、幅100cm、深さ20cmの陥没	物損	無責		大阪地裁	H 2. 5.31
60	10	6579・834	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	市道	長さ70cm、幅70cm、深さ20cmの陥没	1名死亡	無責		横浜地裁	H 2. 8.23
61	9	6479・771	東京国道20号穴ぼこ単車転倒事件	直轄国道	長さ100cm、幅110cm、深さ10cmの陥没	1名死亡	無責		東京高裁	H 2.12.13
62	9	6479・791	大阪市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	長さ70cm、幅5cm、深さ2.5cmの陥没	1名負傷	有責	5割	大阪地裁	H 2.12.20
63	9	6479・806	鹿児島市道穴ぼこ自転車転倒事件	市道	多少の凸凹	1名負傷	無責		鹿児島地裁	H 3. 2.21
64	9	6479・721	大分国道210号段差事件	直轄国道	7cm、取付道路との間に段差	1名負傷	無責		福岡高裁	H 3. 9.26
65	13	7329・29・九七三	高槻市道占用工事不全原付転倒事件	市道	長さ1200cm、幅55cm、深さ25cmの陥没	1名負傷	有責	なし	大阪地裁	H 3.10.17
66	9	6498	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	町道	長さ185cm、幅70cm、深さ7cmの陥没	1名負傷	有責	5割	福岡地裁	H 4. 7.22
67	9	6510	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	市道	長さ50cm、幅50cm、深さ10cmの陥没	1名負傷	有責	1割	名古屋地裁	H 4.12.16
68	13	7329・29・一〇七二	大分県道段差原付転倒事件	県道	2cm、原付が補修工事後の凹部分で転倒	1名負傷	有責	4割	大分地裁	H 6. 1.14
69	9	6547	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	道道	自転車で行中、直径約10cm深さ7～8cmの穴で転倒	1名負傷	無責		札幌地裁	H 6. 8.31
70	12	7253・468	札幌市道歩道陥没転落事件	市道	歩行中アスファルトが陥没し下の空洞に転落した	1名負傷	無責		札幌地裁	H 6. 9. 8
71	9	6590	兵庫国道372号歩行者段差転倒事件	補助国道	グレーチング周辺の突起したコンクリート角で転倒	1名負傷	無責		神戸地裁	H 6.11.30
72	9	6556	長野県道自動二輪車転倒死亡事件	県道	道路のカーブで陥没部に車輪をとられ、転倒した	1名死亡	無責		長野地裁	H 7. 5. 2
73	10	6711・596	福岡国道201号自動二輪車衝突事件	直轄国道	80cm四方の埋め戻し跡が23個並んでいた	車両損害	無責		福岡地裁 飯塚支部	H 7. 7.19

責率六九％)

次に、数値毎に見てみますと、深さ五 cm 未満の事件について、七件のうち四件が有責となっています。(約五七％)また、四件のうち三件が半分近く過失相殺されています。

次に五 cm ～九 cm の事件について見てみますと、一七件ある事件のうち、一二件が有責とされています。(約七二％)この範囲内の事件においても過失相殺されていない事件は一件のみで中には九割過失相殺されているものもあります。

次に一〇 cm ～一四 cm の事件が一六件あり、一〇

件が有責とされています。(六三％)そのうち一件が過失相殺が行われています。

次に一五 cm ～一九 cm までの範囲の事件は七件あり、六件が有責とされています。(八六％)すべて過失相殺が行われています。

次に二〇 cm ～二四 cm までの範囲はちょうど二〇 cm の事件しかありませんが、五件あるうち有責は二件のみです。(四〇％)その二件とも過失相殺が行われています。

次に二五 cm ～二九 cm までの範囲は一件で二五 cm の事件です。有責で過失相殺が行われていません。

次に三〇 cm ～三四 cm までの範囲は六件ですべて有責、過失相殺が行われています。次に三五 cm ～三九 cm までの事件はありません。

次に四〇 cm の事件が一件ありますが、無責とされています。

次に四五 cm の事件は一件あり、有責で過失相殺が行われています。

次に五〇 cm の事件は一件ありますが、無責とされています。

最後に二二〇 cm と一六〇 cm の事件が一件ずつありますが、両方とも有責で過失相殺が行われています。

表 2

番号	事 件 名	道路種別	深さ	結 果	過失相殺	割合
44	大分県道段差原付転倒事件	県道	2	0	無責	0
68	大分県道段差原付転倒事件	県道	2	1	有責	4割
30	下関国道191号穴ぼこ事件	直轄国道	2	0	無責	0
62	大阪市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	3	1	有責	5割
25	福岡県道原付転倒事件	県道	3	0	無責	0
51	首都高速5号線穴ぼこ事件	首都高速	3	1	有責	1.5割
23	石川県道穴ぼこ事件	県道	4	1	有責	5割
13	横浜市道穴ぼこ事件	市道	5	1	有責	5割
35	川口市道穴ぼこ事件	市道	5	1	有責	7割
36	静岡県道路面不全事件	県道	5	1	有責	9割
40	宮城県道段差積荷落下事件	県道	5	0	無責	0
41	富山県道穴ぼこ事件	県道	5	1	有責	5割
22	埼玉国道16号段差転倒事件	直轄国道	6	1	有責	7割
57	阿南市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	7	1	有責	7.5割
11	川崎市道穴ぼこ事件	市道	7	1	有責	なし
47	矢板市道原付穴ぼこ事件	市道	7	1	有責	5割
64	大分国道210号段差事件	直轄国道	7	0	無責	0
66	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	町道	7	1	有責	5割
3	愛知県道穴ぼこ事件	県道	8	0	無責	0
34	徳島192号道路陥没事件	補助国道	8	1	有責	3割
37	徳島国道32号道路亀裂事件	直轄国道	8	1	有責	4割
69	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	道	8	0	無責	0
24	大阪府道消火栓穴ぼこ事件	府道	9	1	有責	5割
55	岡山市道薄自転車転倒事件	市道	9	0	無責	0
5	福岡国道3号穴ぼこ事件	直轄国道	10	1	有責	2割
12	福岡国道200号穴ぼこ事件	補助国道	10	1	有責	4割
15	兵庫県道穴ぼこ事件	県道	10	1	有責	6割
16	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	10	1	有責	6割
20	宇治市道穴ぼこ事件	市道	10	1	有責	3割
26	熊本市道原付転落事件	市道	10	1	有責	6割
29	埼玉県道穴ぼこ事件	県道	10	1	有責	4割
31	滋賀国道161号段差積荷落下事件	直轄国道	10	0	無責	0
45	京都府道穴ぼこ事件	府道	10	0	無責	0
53	大阪府道差自転車転倒事件	府道	10	0	無責	0
56	沖縄国道329号段差事件	直轄国道	10	0	無責	0
58	福山市道穴ぼこ事件	市道	10	0	無責	0
61	東京国道20号穴ぼこ単車転倒事件	直轄国道	10	0	無責	0
47	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	市道	10	1	有責	1割
66	徳島県道穴ぼこ事件	県道	13	1	有責	2割
10	大阪国道25号穴ぼこ事件	直轄国道	14	1	有責	5割
2	仙古市道穴ぼこ事件	市道	15	1	有責	8割
4	愛知県道247号穴ぼこ事件	補助国道	15	1	有責	8割
28	岡山市陽町道穴ぼこ事件	町道	15	1	有責	4割
32	岡山県道穴ぼこ事件	県道	15	1	有責	9割
38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道	15	1	有責	なし
49	京都府道マンホール蓋突出事件	府道	15	1	有責	6割
17	第二京浜国道段差事件	直轄国道	18	0	無責	0
6	福岡国道201号穴ぼこ事件	補助国道	20	1	有責	5割
27	徳島国道192号未舗装段差事件	直轄国道	20	1	有責	6割
43	北海道275号道路陥没事件	直轄国道	20	0	無責	0
59	箕面市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	20	0	無責	0
60	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	市道	20	0	無責	0
65	高槻市道占用工事不全原付転倒事件	市道	25	1	有責	なし
7	徳山市道穴ぼこ事件	市道	30	1	有責	3.5割
9	大阪市道穴ぼこ事件	市道	30	1	有責	5割
21	昭島市道穴ぼこ事件	市道	30	1	有責	7割
33	水戸市道段差事件	市道	30	1	有責	3割
42	静岡県道段差路肩転倒事件	県道	30	1	有責	7割
52	山口県道工事埋戻不全原付転倒事件	県道	30	1	有責	6割
19	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	40	0	無責	0
1	飯塚市道穴ぼこ事件	市道	45	1	有責	3割
50	北九州市道自転車転倒事件	市道	50	0	無責	0
14	福井県道穴ぼこ事件	県道	120	1	有責	3割
48	小部市道工事中自転車転落事件	市道	160	1	有責	6割

表 3

番号	事 件 名	道路種別	容積(ℓ)	被害	結果	過失相殺	割合
69	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	道道	0.8	1名負傷	0	無責	0
62	大阪市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	0.9	1名負傷	1	有責	5割
30	下関国道191号穴ぼこ事件	直轄国道	1.0	1名負傷	0	無責	0
36	静岡県道路面不全事件	県道	4.5	1名死亡	1	有責	9割
3	愛知県道穴ぼこ事件	県道	4.8	1名死亡	0	無責	0
46	徳島県道穴ぼこ事件	県道	5.2	1名負傷	1	有責	2割
25	福岡県道原付転倒事件	県道	7.7	1名負傷	0	無責	0
45	京都府道穴ぼこ事件	府道	9.0	1名死亡	0	無責	0
16	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	12.0	1名負傷	1	有責	6割
26	熊本市道原付転落事件	市道	16.0	1名負傷	1	有責	6割
43	北海道275号道路陥没事件	直轄国道	18.0	1名負傷	0	無責	0
55	岡山市道溝自転車転倒事件	市道	18.9	1名死亡	0	無責	0
10	大阪国道25号穴ぼこ事件	直轄国道	19.6	1名負傷	1	有責	5割
11	川崎市道穴ぼこ事件	市道	24.5	1名負傷	1	有責	なし
67	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	市道	25.0	1名負傷	1	有責	1割
23	石川県道穴ぼこ事件	県道	31.2	1名死亡	1	有責	5割
57	阿南市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	47.4	1名死亡	1	有責	7.5割
5	福岡国道3号穴ぼこ事件	直轄国道	49.0	1名死亡	1	有責	2割
41	富山県道穴ぼこ事件	県道	50.0	1名負傷	1	有責	5割
58	福山市道穴ぼこ事件	市道	50.0	1名死亡	0	無責	0
51	首都高速5号線穴ぼこ事件	首都高速	67.5	1名負傷	1	有責	1.5割
37	徳島国道32号道路亀裂事件	直轄国道	72.0	1名負傷	1	有責	4割
20	宇治市道穴ぼこ事件	市道	75.0	1名死亡	1	有責	3割
13	横浜市道穴ぼこ事件	市道	90.0	1名死亡	1	有責	5割
66	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	町道	90.7	1名負傷	1	有責	5割
60	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	市道	98.0	1名死亡	0	無責	0
24	大阪府道消防栓穴ぼこ事件	府道	105.3	1名死亡	1	有責	5割
61	東京国道20号穴ぼこ単車転倒事件	直轄国道	110.0	1名死亡	0	無責	0
19	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	120.0	2名死亡	0	無責	0
28	岡山山陽町道穴ぼこ事件	町道	121.5	1名負傷	1	有責	4割
6	福岡国道201号穴ぼこ事件	補助国道	128.0	1名負傷	1	有責	5割
2	仙台市道穴ぼこ事件	市道	150.0	1名死亡	1	有責	8割
32	岡山県道穴ぼこ事件	県道	150.0	1名負傷	1	有責	9割
29	埼玉県道穴ぼこ事件	県道	169.0	1名死亡	1	有責	4割
47	矢板市道原付穴ぼこ事件	市道	231.0	1名負傷	1	有責	5割
34	徳島192号道路陥没事件	補助国道	239.2	1名死亡	1	有責	3割
50	北九州市道自転車転倒事件	市道	245.0	1名死亡	0	無責	0
35	川口市道穴ぼこ事件	市道	250.0	1名死亡	1	有責	7割
7	徳山市道穴ぼこ事件	市道	300.0	1名負傷	1	有責	3.5割
15	兵庫県道穴ぼこ事件	県道	300.0	1名死亡	1	有責	6割
59	箕面市道穴ぼこ単車転倒事件	市道	300.0	物損	0	無責	0
1	飯塚市道穴ぼこ事件	市道	315.0	1名死亡	1	有責	3割
21	昭島市道穴ぼこ事件	市道	412.5	1名死亡	1	有責	7割
9	大阪市道穴ぼこ事件	市道	675.0	1名負傷	1	有責	5割
48	小郡市道工事中自転車転落事件	市道	676.0	1名負傷	1	有責	6割
38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道	702.0	1名負傷	1	有責	なし
52	山口県道工事埋戻不全原付転倒事件	県道	900.0	1名負傷	1	有責	6割
14	福井県道穴ぼこ事件	県道	1,152.0	1名死亡	1	有責	3割
4	愛知県道247号穴ぼこ事件	補助国道	1,200.0	1名負傷	1	有責	8割
65	高槻市道古用工事中不全原付転倒事件	市道	1,650.0	1名負傷	1	有責	なし
12	福岡国道200号穴ぼこ事件	補助国道	2,000.0	1名死亡	1	有責	4割

ます。

以上のような結果からみてみますと、単に深さ・段差の数値だけで有責・無責の判別が行えないであらうことはある程度予想していましたが、やはりその予想通りであったと思います。余談ですが、ちょうど一〇cmの案件の有責・無責がほぼ半分の割合になっていることは興味深い事実であると思います。

次に穴ぼこの深さと大きさを掛け合わせて穴の容積で順序を並べ替えてみると表3のようになります。

これで見てみても容積が大であることによる有責の傾向及び道路管理者の責任認定の割合の増加の傾向は見ることは出来ませんが、表2より若干の傾向は示しているとも言えます。

次に被害者の被害状況の差異による判断の違い

があるかどうかについて見てみることにしましょう。

表4は被害状況を点数化してあります。少々不謹慎ですが、一人負傷の場合は一点一人死亡の場合は二点、一人死亡2人負傷の場合は四点というように計算して、穴の深さ（段差）の順にソートしています。そして、ソートの第二順位を被害重度にしています。

表 4

番号	事 件 名	道路種別	深さ	被害	重度	結果	過失相殺	割合
44	大分県道段差原付転倒事件	県道	2	1名負傷	1	無責		0
68	大分県道段差原付転倒事件	県道	2	1名負傷	1	有責	4割	60
30	下関国道191号穴ぼこ事件	直轄国道	2	1名負傷	1	無責		0
62	大阪市道穴ぼこ車転倒事件	市道	3	1名負傷	1	有責	5割	50
25	福岡県道原付転倒事件	県道	3	1名負傷	1	無責		0
51	首都高速5号線穴ぼこ事件	首都高速	3	1名負傷	1	有責	1.5割	85
23	石川県道穴ぼこ事件	県道	4	1名死亡	2	有責	5割	50
13	横浜市道穴ぼこ事件	市道	5	1名死亡	2	有責	5割	50
35	川口市道穴ぼこ事件	市道	5	1名死亡	2	有責	7割	30
36	静岡県道路面不全事件	県道	5	1名死亡	2	有責	9割	10
40	富城県道段差積荷落下事件	県道	5	1名死亡	2	無責		0
41	富山県道穴ぼこ事件	県道	5	1名負傷	1	有責	5割	50
22	埼玉国道16号段差転倒事件	直轄国道	6	1名死亡	2	有責	7割	30
57	阿南市道穴ぼこ車転倒事件	市道	7	1名死亡	2	有責	7.5割	25
11	川崎市道穴ぼこ事件	市道	7	1名負傷	1	有責	なし	100
47	矢板市道原付穴ぼこ事件	市道	7	1名負傷	1	有責	5割	50
64	大分国道210号段差事件	直轄国道	7	1名負傷	1	無責		0
66	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	町道	7	1名負傷	1	有責	5割	50
3	愛知県道穴ぼこ事件	県道	8	1名死亡	2	無責		0
34	徳島192号道路陥没事件	補助国道	8	1名死亡	2	有責	3割	70
37	徳島国道32号道路亀裂事件	直轄国道	8	1名負傷	1	有責	4割	60
69	北海国道穴ぼこ自転車転倒事件	道道	8	1名負傷	1	無責		0
24	大阪府道消防栓穴ぼこ事件	府道	9	1名死亡	2	有責	5割	50
55	岡山市道溝自転車転倒事件	市道	9	1名死亡	2	無責		0
5	福岡国道3号穴ぼこ事件	直轄国道	10	1名死亡	2	有責	2割	80
12	福岡国道200号穴ぼこ事件	補助国道	10	1名死亡	2	有責	4割	60
15	兵庫県道穴ぼこ事件	県道	10	1名死亡	2	有責	6割	40
20	宇治市道穴ぼこ事件	市道	10	1名死亡	2	有責	3割	70
29	埼玉県道穴ぼこ事件	県道	10	1名死亡	2	有責	4割	60
31	滋賀国道161号段差積荷落下事件	直轄国道	10	1名死亡	2	無責		0
45	京都府道穴ぼこ事件	府道	10	1名死亡	2	無責		0
53	大阪府道段差自転車転倒事件	府道	10	1名死亡	2	無責		0
56	沖縄国道329号段差事件	直轄国道	10	1名死亡	2	無責		0
58	福山市道穴ぼこ事件	市道	10	1名死亡	2	無責		0
61	東京国道20号穴ぼこ車転倒事件	直轄国道	10	1名死亡	2	無責		0
26	熊本市道原付転落事件	市道	10	1名負傷	1	有責	6割	40
16	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	10	1名負傷	1	有責	6割	40
67	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	市道	10	1名負傷	1	有責	1割	90
46	徳島県道穴ぼこ事件	県道	13	1名負傷	1	有責	2割	80
10	大阪国道25号穴ぼこ事件	直轄国道	14	1名負傷	1	有責	5割	50
2	仙台市道穴ぼこ事件	市道	15	1名死亡	2	有責	8割	20
4	愛知県道247号穴ぼこ事件	補助国道	15	1名負傷	1	有責	8割	20
28	岡山山陽町道穴ぼこ事件	町道	15	1名負傷	1	有責	4割	60
32	岡山県道穴ぼこ事件	県道	15	1名負傷	1	有責	9割	10
38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道	15	1名負傷	1	有責	なし	100
49	京都府道マンホール蓋突出事件	府道	15	車両損害	0	有責	6割	40
17	第二京浜国道段差事件	直轄国道	18	1名死亡	2	無責		0
60	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	市道	20	1名死亡	2	無責		0
6	福岡国道201号穴ぼこ事件	補助国道	20	1名負傷	1	有責	5割	50
27	徳島国道192号未舗装段差事件	直轄国道	20	1名負傷	1	有責	6割	40
43	北海道275号道路陥没事件	直轄国道	20	1名負傷	1	無責		0
65	高槻市道占用工事不全原付転倒事件	市道	25	1名負傷	1	有責	なし	100
59	箕面市道穴ぼこ車転倒事件	市道	20	物損	0	無責		0
42	静岡県道段差路肩転倒事件	県道	30	1名死亡	2	有責	7割	30
21	昭島市道穴ぼこ事件	市道	30	1名死亡	2	有責	7割	30
7	徳山市道穴ぼこ事件	市道	30	1名負傷	1	有責	3.5割	65
9	大阪市道穴ぼこ事件	市道	30	1名負傷	1	有責	5割	50
33	水戸市道段差事件	市道	30	1名負傷	1	有責	3割	70
52	山口県工事現場不全原付転倒事件	県道	30	1名負傷	1	有責	6割	40
19	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	40	2名死亡	4	無責		0
1	飯塚市道穴ぼこ事件	市道	45	1名死亡	2	有責	3割	70
50	北九州市道自転車転倒事件	市道	50	1名死亡	2	無責		0
14	福井県道穴ぼこ事件	県道	120	1名死亡	2	有責	3割	70
48	小都市道工事中自転車転落事件	市道	160	1名負傷	1	有責	6割	40

次に表5は同じように穴に容積で順序を並べ替えたものです。

これらの結果から見ると、確定的とまではいえませんが、客観的な瑕疵（穴の深さ等）が同じ程度でも被害状況が重大なものであれば、有責とされる傾向がわずかながら感じ取れると思います。

この理由は、何度も言っていることですが、裁判所はあくまで紛争の処理機関であり、道路管理

瑕疵の客観的な基準を示す義務は負っていないため、よく使われる言い回しである「その他一切の事情を総合考慮すると」の中の判断基準の一つとして被害状況が取り組まれていることによるためであり、一つ一つの事件を処理する立場の裁判所としては当然のことと言えるでしょう。

一方、このことは行政側である道路管理者においてはどのように取り扱えばいいのでしょうか？

道路管理者として、被害状況を全く払拭して穴の深さや容積によってのみ有責無責の判断の分岐点を作成することは非常に困難であると思います。私の考えている結論を申し上げますと、裁判所が穴ぼこや段差の大きさの客観的な状況と被害者の過失の状況を総合判断して判断している以上「道路管理者自身で何cm以上なら瑕疵になる」というような基準はできないと思います。

表 5

番号	事 件 名	道路種別	容積(ℓ)	被害	重度	結果	過失相殺	割合
69	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	道道	0.8	1名負傷	1	無責		0
62	大阪市道穴ぼこ自転車転倒事件	市道	0.9	1名負傷	1	有責	5割	50
30	下関国道191号穴ぼこ事件	直轄国道	1.0	1名負傷	1	無責		0
36	静岡県道路面不全事件	県道	4.5	1名死亡	2	有責	9割	10
3	愛知県道穴ぼこ事件	県道	4.8	1名死亡	2	無責		0
46	徳島県道穴ぼこ事件	県道	5.2	1名負傷	1	有責	2割	80
25	福岡県道原付転倒事件	県道	7.7	1名負傷	1	無責		0
45	京都府道穴ぼこ事件	府道	9.0	1名死亡	2	無責		0
16	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	12.0	1名負傷	1	有責	6割	40
26	熊本市道原付転落事件	市道	16.0	1名負傷	1	有責	6割	40
43	北海道275号道路陥没事件	直轄国道	18.0	1名負傷	1	無責		0
55	岡山市道薄自転車転倒事件	市道	18.9	1名死亡	2	無責		0
10	大阪国道25号穴ぼこ事件	直轄国道	19.6	1名負傷	1	有責	5割	50
11	川崎市道穴ぼこ事件	市道	24.5	1名負傷	1	有責	なし	100
67	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	市道	25.0	1名負傷	1	有責	1割	90
23	石川県道穴ぼこ事件	県道	31.2	1名死亡	2	有責	5割	50
57	阿南市道穴ぼこ自転車転倒事件	市道	47.4	1名死亡	2	有責	7.5割	25
5	福岡国道3号穴ぼこ事件	直轄国道	49.0	1名死亡	2	有責	2割	80
41	富山県道穴ぼこ事件	県道	50.0	1名負傷	1	有責	5割	50
58	福山市道穴ぼこ事件	市道	50.0	1名死亡	2	無責		0
51	首都高速5号線穴ぼこ事件	首都高速	67.5	1名負傷	1	有責	1.5割	85
37	徳島国道32号道路亀裂事件	直轄国道	72.0	1名負傷	1	有責	4割	60
20	宇治市道穴ぼこ事件	市道	75.0	1名死亡	2	有責	3割	70
13	横浜市道穴ぼこ事件	市道	90.0	1名死亡	2	有責	5割	50
66	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	町道	90.7	1名負傷	1	有責	5割	50
60	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	市道	98.0	1名死亡	2	無責		0
24	大阪府道消防栓穴ぼこ事件	府道	105.3	1名死亡	2	有責	5割	50
61	東京国道20号穴ぼこ自転車転倒事件	直轄国道	110.0	1名死亡	2	無責		0
19	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	120.0	2名死亡	4	無責		0
28	岡山山陽町道穴ぼこ事件	町道	121.5	1名負傷	1	有責	4割	60
6	福岡国道201号穴ぼこ事件	補助国道	128.0	1名負傷	1	有責	5割	50
2	仙台市道穴ぼこ事件	市道	150.0	1名死亡	2	有責	8割	20
32	岡山県道穴ぼこ事件	県道	150.0	1名負傷	1	有責	9割	10
29	埼玉県道穴ぼこ事件	県道	169.0	1名死亡	2	有責	4割	60
47	矢板市道原付穴ぼこ事件	市道	231.0	1名負傷	1	有責	5割	50
34	徳島192号道路陥没事件	補助国道	239.2	1名死亡	2	有責	3割	70
50	北九州市道自転車転倒事件	市道	245.0	1名死亡	2	無責		0
35	川口市道穴ぼこ事件	市道	250.0	1名死亡	2	有責	7割	30
7	徳山市道穴ぼこ事件	市道	300.0	1名負傷	1	有責	3.5割	65
15	兵庫県道穴ぼこ事件	県道	300.0	1名死亡	2	有責	6割	40
59	箕面市道穴ぼこ自転車転倒事件	市道	300.0	物損	0	無責		0
1	飯塚市道穴ぼこ事件	市道	315.0	1名死亡	2	有責	3割	70
21	昭島市道穴ぼこ事件	市道	412.5	1名死亡	2	有責	7割	30
9	大阪市道穴ぼこ事件	市道	675.0	1名負傷	1	有責	5割	50
48	小郡市道工事中自転車転落事件	市道	676.0	1名負傷	1	有責	6割	40
38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道	702.0	1名負傷	1	有責	なし	100
52	山口県道工事埋戻不全原付転倒事件	県道	900.0	1名負傷	1	有責	6割	40
14	福井県道穴ぼこ事件	県道	1,152.0	1名死亡	2	有責	3割	70
4	愛知国道247号穴ぼこ事件	補助国道	1,200.0	1名負傷	1	有責	8割	20
65	高槻市道古用工事不全原付転倒事件	市道	1,650.0	1名負傷	1	有責	なし	100
12	福岡国道200号穴ぼこ事件	補助国道	2,000.0	1名死亡	2	有責	4割	60

まったく当たり前の話で拍子抜けしたかもしれませんが、やはり道路管理瑕疵の責任を考えるに当たってどのような事件もこの原則にしたがって判断するべきだと思います。

よく、研修会などで質問を受けるのが「穴ぼこ・段差が何センチメートルになれば瑕疵になるのですか？」というものがあります。その問いに対しては私はいつも「穴の大きさ・深さもさることな

がら、一番に被害者の過失割合、その次に穴の大きさ、穴の存した時間、パトロールの状況、被害者の被害状況などを裁判官が全体を天秤にかけて判断されています。」と答えていました。

繰り返になりますが、「裁判所の判断に影響されずに道路管理者側の基準を設けて、それに触れれば賠償を行うというシステムを作ればいいのではないか」という意見に対しては、私は賛同しえ

ません。なぜなら、被害状況があまりにも甚大である場合や本人の過失がほとんどないような場合において行政側による瑕疵認定を客観的なものだけに限定することがベストとは思えないからです。

なぜなら、「被害者の早期救済」ということについて、裁判所だけでなく道路管理者も考えるべき問題であるからだと思います。このことは非常に大切なことで、これだけの数の判例が積み上げら

表 6

番号	事 件 名	深さ	容積(ℓ)	被害重度	過失割合	指数	結果
44	大分県道段差原付転倒事件	2	0.0	1	0.00	200	無責
68	大分県道段差原付転倒事件	2	0.0	1	0.40	240	有責
30	下関国道191号穴ぼこ事件	2	1.0	1	0.00	336	無責
62	大阪市道穴ぼこ単車転倒事件	3	0.9	1	0.50	388	有責
40	宮城県道段差積荷落下事件	5	0.0	2	0.00	500	無責
64	大分国道210号段差事件	7	0.0	1	0.00	700	無責
22	埼玉国道16号段差転倒事件	6	0.0	2	0.70	740	有責
69	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	8	0.8	1	0.00	880	無責
31	滋賀国道161号段差積荷落下事件	10	0.0	2	0.00	1000	無責
53	大阪府道段差自転車転倒事件	10	0.0	2	0.00	1000	無責
56	沖縄国道329号段差事件	10	0.0	2	0.00	1000	無責
25	福岡県道原付転倒事件	3	7.7	1	0.00	1065	無責
36	静岡県道路面不全事件	5	4.5	2	0.90	1130	有責
3	愛知県道穴ぼこ事件	8	4.8	2	0.00	1280	無責
49	京都府道マンホール蓋突出事件	15	0.0	0	0.60	1500	有責
17	第二京浜国道段差事件	18	0.0	2	0.00	1800	無責
46	徳島県道穴ぼこ事件	13	5.2	1	0.20	1840	有責
45	京都府道穴ぼこ事件	10	9.0	2	0.00	1900	無責
27	徳島国道192号未舗装段差事件	20	0.0	1	0.60	2060	有責
16	岐阜国道21号穴ぼこ事件	10	12.0	1	0.60	2260	有責
26	熊本市道原付転落事件	10	16.0	1	0.60	2660	有責
55	岡山市道溝自転車転倒事件	9	18.9	2	0.00	2790	無責
33	水戸市道段差事件	30	0.0	1	0.30	3030	有責
42	静岡県道段差路肩転倒事件	30	0.0	2	0.70	3140	有責
11	川崎市道穴ぼこ事件	7	24.5	1	1.00	3250	有責
10	大阪国道25号穴ぼこ事件	14	19.6	1	0.50	3410	有責
67	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	10	25.0	1	0.10	3510	有責
23	石川県道穴ぼこ事件	4	31.2	2	0.50	3620	有責
43	北海道275号道路陥没事件	20	18.0	1	0.00	3800	無責
57	阿南市道穴ぼこ単車転倒事件	7	47.4	2	0.75	5539	有責
41	富山県道穴ぼこ事件	5	50.0	1	0.50	5550	有責
5	福岡国道3号穴ぼこ事件	10	49.0	2	0.20	5940	有責
58	福山市道穴ぼこ事件	10	50.0	2	0.00	6000	無責
51	首都高速5号線穴ぼこ事件	3	67.5	1	0.15	7065	有責
37	徳島国道32号道路亀裂事件	8	72.0	1	0.40	8040	有責
20	宇治市道穴ぼこ事件	10	75.0	2	0.30	8560	有責
13	横浜市道穴ぼこ事件	5	90.0	2	0.50	9600	有責
66	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	7	90.7	1	0.50	9815	有責
24	大阪府道消火栓穴ぼこ事件	9	105.3	2	0.50	11530	有責
60	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	20	98.0	2	0.00	11800	無責
61	東京国道20号穴ぼこ単車転倒事件	10	110.0	2	0.00	12000	無責
28	岡山山陽町道穴ぼこ事件	15	121.5	1	0.40	13690	有責
6	福岡国道201号穴ぼこ事件	20	128.0	1	0.50	14850	有責
19	岐阜国道21号穴ぼこ事件	40	120.0	2	0.00	16000	無責
32	岡山県道穴ぼこ事件	15	150.0	1	0.90	16590	有責
2	仙台市道穴ぼこ事件	15	150.0	2	0.80	16660	有責
29	埼玉県道穴ぼこ事件	10	169.0	2	0.40	17980	有責
47	矢板市道原付穴ぼこ事件	7	231.0	1	0.50	23850	有責
34	徳島192号道路陥没事件	8	239.2	2	0.30	24780	有責
35	川口市道穴ぼこ事件	5	250.0	2	0.70	25640	有責
50	北九州市道自転車転倒事件	50	245.0	2	0.00	29500	無責
15	兵庫県道穴ぼこ事件	10	300.0	2	0.60	31120	有責
59	箕面市道穴ぼこ単車転倒事件	20	300.0	0	0.00	32000	無責
7	徳山市道穴ぼこ事件	30	300.0	1	0.35	33035	有責
1	飯塚市道穴ぼこ事件	45	315.0	2	0.30	36060	有責
21	昭島市道穴ぼこ事件	30	412.5	2	0.70	44390	有責
9	大阪市道穴ぼこ事件	30	675.0	1	0.50	70550	有責
38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	15	702.0	1	1.00	71800	有責
48	小都市道工事中自転車転落事件	160	676.0	1	0.60	83660	有責
52	山口県道工事埋戻不全原付転倒事件	30	900.0	1	0.60	93060	有責
4	愛知国道247号穴ぼこ事件	15	1,200.0	1	0.80	121580	有責
14	福井県道穴ぼこ事件	120	1,152.0	2	0.30	127260	有責
65	高槻市道古用工事不全原付転倒事件	25	1,650.0	1	1.00	167600	有責
12	福岡国道200号穴ぼこ事件	10	2,000.0	2	0.40	201080	有責

れてきているにも係わらず、瑕疵の判断の解決を訴訟の場に委ねるばかり、ということは行政として望ましい姿とはいえないと思います。

穴ぼこの事件の話からは離れますが、この連載で検討している判例の、判決が言い渡された年月日を見ていただければわかるように、実は、裁判例はかなり以前のものが多くなっています。

これは、前述しましたように、道路管理水準が上

によるものと考えておりますが、後者の示談件数が増えていることは何も悪いことでは決してありません。示談が増えているということは、言い替えれば示談をする「ものさし」である判例が増えてきていることによるもので、解決が容易になっているわけではないのです。

話を少し横道にそれてしまいましたが、結論として言いたいことは、「行政として道路管理瑕疵の判断を自ら行う場合においても、物理的・客観的に数値化して検討したいと思っています。

表 7

番号	事件名	道路種別	穴・段差	車 ?	自損・複合	被害	結果	過失相殺
1	飯塚市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	車	単独	1名死亡	有責	3割
7	徳山市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	車	単独	1名負傷	有責	3.5割
9	大阪市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	車	単独	1名負傷	有責	5割
16	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	穴ぼこ	車	単独	1名負傷	有責	6割
20	宮城県道段差積荷落下事件	県道	穴ぼこ	車	単独	1名死亡	無責	
11	川崎市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	車	複合	1名負傷	有責	なし
13	横浜市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	車	複合	1名死亡	有責	5割
14	福井県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	車	複合	1名死亡	有責	3割
19	岐阜国道21号穴ぼこ事件	直轄国道	穴ぼこ	車	複合	2名死亡	無責	
43	北海道275号道路陥没事件	直轄国道	穴ぼこ	車	複合	1名負傷	無責	
58	福山市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	車	複合	1名死亡	無責	
60	横浜市道穴ぼこ水路転落事件	市道	穴ぼこ	車	複合	1名死亡	無責	
6	福岡国道201号穴ぼこ事件	補助国道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	5割
12	福岡国道200号穴ぼこ事件	補助国道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名死亡	有責	4割
15	兵庫県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名死亡	有責	6割
24	大阪府道清火栓穴ぼこ事件	府道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名死亡	有責	5割
32	岡山県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	9割
37	徳島国道32号道路陥没事件	直轄国道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	4割
38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	なし
46	徳島県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	2割
51	首都高速5号線穴ぼこ事件	首都高速	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	1.5割
59	茨城県市道穴ぼこ車転倒事件	市道	穴ぼこ	自動二輪	単独	物損	無責	
61	東京国道20号穴ぼこ車転倒事件	直轄国道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名死亡	無責	
62	大阪市道穴ぼこ車転倒事件	市道	穴ぼこ	自動二輪	単独	1名負傷	有責	5割
5	福岡国道3号穴ぼこ事件	直轄国道	穴ぼこ	自動二輪	複合	1名負傷	有責	2割
29	埼玉県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	自動二輪	複合	1名死亡	有責	4割
39	足利市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	自動二輪	複合	1名死亡	無責	
72	長野県道自動二輪車転倒死亡事件	県道	穴ぼこ	自動二輪	複合	1名死亡	無責	
2	仙台市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名死亡	有責	8割
8	東京都安練穴ぼこ事件	都道	穴ぼこ	原付	単独	1名死亡	無責	
21	昭島市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名死亡	有責	7割
25	福岡県道原付転倒事件	県道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	無責	
26	熊本市道原付転落事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	有責	6割
28	岡山山陽町道穴ぼこ事件	町道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	有責	4割
33	川口市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名死亡	有責	7割
36	静岡県道路面不全事件	県道	穴ぼこ	原付	単独	1名死亡	有責	9割
47	矢板市道原付穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	有責	5割
52	山口県道工事埋戻不全原付転倒事件	県道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	有責	6割
57	阿南市道穴ぼこ車転倒事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名死亡	有責	7.5割
65	高槻市道歩道工事不全原付転倒事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	有責	なし
67	名古屋市道穴ぼこ原付落輪事件	市道	穴ぼこ	原付	単独	1名負傷	有責	1割
23	石川県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	原付	複合	1名死亡	有責	5割
34	徳島192号道路陥没事件	補助国道	穴ぼこ	原付	複合	1名死亡	有責	3割
66	吉井町道穴ぼこ原付転倒事件	町道	穴ぼこ	原付	複合	1名負傷	有責	5割
3	愛知県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	自転車	単独	1名死亡	無責	
10	大阪国道25号穴ぼこ事件	直轄国道	穴ぼこ	自転車	単独	1名負傷	有責	5割
20	宇治市道穴ぼこ事件	市道	穴ぼこ	自転車	単独	1名死亡	有責	3割
41	富山県道穴ぼこ事件	県道	穴ぼこ	自転車	単独	1名負傷	有責	5割
48	小都市道工事中自転車転落事件	市道	穴ぼこ	自転車	単独	1名負傷	有責	6割
50	北九州市道自転車転倒事件	市道	穴ぼこ	自転車	単独	1名死亡	無責	
55	岡山市道溝自転車転倒事件	市道	穴ぼこ	自転車	単独	1名死亡	無責	
68	鹿児島市道穴ぼこ自転車転倒事件	市道	穴ぼこ	自転車	単独	1名負傷	無責	
69	北海道道穴ぼこ自転車転倒事件	道	穴ぼこ	自転車	単独	1名負傷	無責	
4	愛知県道247号穴ぼこ事件	補助国道	穴ぼこ	自転車	複合	1名負傷	有責	8割
45	京都府道穴ぼこ事件	府道	穴ぼこ	自転車	複合	1名死亡	無責	
30	下関国道191号穴ぼこ事件	直轄国道	穴ぼこ	歩行者	単独	1名負傷	無責	
70	札幌市道歩道陥没転落事件	市道	穴ぼこ	歩行者	単独	1名負傷	無責	
18	千葉県国道6号分離帯転倒事件	直轄国道	段差	車	単独	1名死亡	有責	7割
27	徳島国道192号未舗装段差事件	直轄国道	段差	車	単独	1名負傷	有責	6割
33	水戸市道段差事件	市道	段差	車	単独	1名負傷	有責	3割
42	静岡県道段差路肩転倒事件	県道	段差	車	単独	1名死亡	有責	7割
49	京都府道マンホール蓋突出事件	府道	段差	車	単独	車両損害	有責	6割
64	大分国道210号段差事件	直轄国道	段差	車	単独	1名負傷	無責	
17	第二京浜国道段差事件	直轄国道	段差	車	複合	1名死亡	無責	
31	滋賀国道161号段差積荷落下事件	直轄国道	段差	車	複合	1名死亡	無責	
56	沖縄国道329号段差事件	直轄国道	段差	車	複合	1名死亡	無責	
54	玉野市道自動二輪車用水路転落事件	市道	段差	自動二輪	単独	1名死亡	無責	
73	福岡国道201号自動二輪車衝突事件	直轄国道	段差	自動二輪	複合	車両損害	無責	
22	東京国道16号段差転倒事件	直轄国道	段差	原付	単独	1名死亡	有責	7割
44	大分県道段差原付転倒事件	県道	段差	原付	単独	1名負傷	無責	
68	大分県道段差原付転倒事件	県道	段差	原付	単独	1名負傷	有責	4割
53	大阪府道段差自転車転倒事件	府道	段差	自転車	複合	1名死亡	無責	
71	兵庫県道372号歩行者段差転倒事件	補助国道	段差	歩行者	単独	1名負傷	無責	

ついてそれぞれ一〇〇を乗じて（被害状況については過失相殺割合を乗じた上）総和して見てみますと表6のとおりになります。

この結果を見てみますと、当然ながら数値の高い事件が有責とされている傾向が見られます。時々無責とされている事件もありますが、これらは被害者の過失割合が相当に高いものといえるでしょう。

なお、過失相殺割合については、有責となった場合のみ算定されていますので無責についての事件でどれくらい過失割合があるのか定かではありません。

以上が統計的处理を試みた結果ですが、先ほど

結論として申しましたように、一番統計的な処理が可能ではないかと考えられる穴ぼこ・段差の事件でさえこのような結果になります。従いまして、

道路管理者として示談を行う際には、穴の深さや大きさだけではなく、被害者の過失その他の要因を総合的に判断して行うべきであると思われます。

次の章では、個別の事件の紹介を行います。量が多いので、過失相殺のない事案について重点的に紹介することとします。

三 個別事件の紹介

それでは、個別の事件について見ていきたいと思いますが、穴ぼこ・段差の事件については、その事故の態様にあまり差のあるものではなく、ある程度まとめて見てみたいと思います。

分類の方法としては

- ①穴ぼこ・段差
- ②被害者の道路利用方法（自動車、自動二輪車、原付、自転車、歩行者）
- ③単独の転倒か他車との衝突かによって分ける

(単独、複合)

で分類してまとめて見てみたいと思います。

分類した結果は表7のとおりとなります。

表を一目見ればわかりますように、自動二輪と原付の事件がもっとも多くなっています。これは穴ぼこや段差の影響をもっとも受けやすい対象であるがためと自転車や歩行者はそれほどない被害がこの両者では重大になるためであると考えられます。

それではこの分類ごとに裁判所においてどのような判断が下されているか、判決要旨の抜粋だけを紹介することとします。

①穴ぼこ・自動車・単独事故の場合

大阪市道穴ぼこ事件

道路工事施行者は、道路面を掘削したならば速やかに完全な復旧をし、仮にも道路交通上の危険を生ぜしめることのないようにすべき注意義務があるが、かかる復旧工事が完全になしえなかった場合には本復旧するまでの間同所を通行する車、人に対し、道路の危険を標示し、注意を喚起するための防柵又は注意標識を設置する義務がある。

岐阜国道二一号穴ぼこ事件

本件凹み程度の欠陥であっても、道路中央

部分に存し、一般国道で極めて交通量の多い完全舗装道路にあつては、既に危険を生ぜしめる状態に達しているものと言うべきである。

宮城県道段差積荷落下事件

事故車の車高からみてその車体が軌条に衝突したということはあり得ず、事故当時の路面の状態並びに急停止するまでの被害車の走行状況、急停止した地点及びその態様などを併せ考えると、事故は走行中の振動で車両の走行機能が失われたため発生したと推認する余地もないではなく、ほかに本件事故の原因を明らかにするに足りる証拠はないから被告らに損害賠償の責を問うことはできない。

②穴ぼこ・自動車・複合事故の場合

福井県道穴ぼこ事件

被告県の土木出張所は、本件工事が二日にわたることを知りながら、一度も工事現場に出向せず、したがって道路管理者として為すべき指示監督を全くしなかったことが認められ、本件穴の欠損箇所には赤色ランプ等の有効な危険防止施設がされていなかったために本件事故が発生したと認められる以上、被告県の管理上の瑕疵に基づくものというべきである。

岐阜国道二一号穴ぼこ車両衝突事件

凹地部分を残したまま供用が開始されたとしても、なお一車線分の余裕があり、交通量が少なく地元住民が利用するに過ぎない程度のものであるから交通の誘導及び危険防止の方法さえ適切であれば、道路として通常備うべき安全性は確保され得たもので、供用開始に瑕疵があるとはいえない。

北海道国道二七五号道路陥没衝突事件

本件陥没部分は極めて短時間のうちにかなりの外力により路面の圧雪がはく離して道路面上部がほとんど露呈するに近い状態に至ったものと推認され、陥没の発生から事故発生に至る時間的間隔が極めてわずかしかなかったことに照らせば陥没部分の放置を以って管理に瑕疵が存したものとなし得ない。

③穴ぼこ・自動二輪車・単独事故の場合

兵庫県道穴ぼこ事件

1 国家賠償法第二条第一項の趣旨は、無過失責任主義をとり不可抗力の場合にのみ免責事由を認めると解され、穴ぼこの補修等の安全措施をなす人的、或いは時間的余裕が全くなかったとは解されない。

2 道路の安全限度を著しく超過した過重交通の結果生じた穴ぼこであっても、車両の交通制限がなされていた事実が認められない以上

徳島国道三二号道路亀裂二輪車転倒事件

自動二輪車のように軽量かつ安定度の低い車両がこのような亀裂に車輪を落とした場合にはその走行速度によつては大きな衝撃を受け、転倒する危険が多分にある。道路管理者は速やかに亀裂を修復するか、又は危険の発生を知らせる標識を設置し、危険の発生を未然に防ぐための措置を講じておくべきであつた。

新潟市道下水道工事陥没穴バイク転倒事件

本件陥没箇所には自動二輪車の運転者らが容易に認められる赤色灯や防護柵等これの危険を知らしめる設備等は一切されておらず、他にも同種類型の事故が発生したことを考慮すると通常の注意を以って運転する限り事故が発生しない状態であるとは到底云えないところであり、本件道路が通常有すべき安全性を欠いていた。

首都高速道路穴ぼこ單車転倒事件

運動技術のまちまちな運転者の運転する自動車は、二輪車が相当の高速でひんばんに走行することは通常予想されるから、右道路は一般道路に比べ一層高度の安全性が要求される。

2 コンクリート片及び二個の凹凸面は、本件道路における自動二輪車の走行にとって危険

な道路の損傷を形成していた。事故当時は自動車専用道路として通常有すべき安全性を欠いていた。

④穴ぼこ・自動二輪車・複合事故の場合

福岡国道二号穴ぼこ事件

Ⅰ 直径七〇cm、深さ一〇cm程度の陥没でも、国道三号線という幹線道路でアスファルト舗装のされたところであつて、日没後照明の行き届かない場所であれば、危険を及ぼすことは当然予想される。本来平坦であるべき道路にこのような交通上危険な窪みがあるときは道路が通常備うべき安全性を欠くものといえる。

2 このような場合、道路管理者は、速やかに破損箇所を修繕することにより、夜間は破損箇所に赤色ランプ等の標識を掲げて通行車両に注意を促す等の処置をとらねばならない。

埼玉県穴ぼこ自動二輪車転倒事件

大型自動二輪車を運転する場合、わずかの原因でハンドル操作を誤ることを予想し前方の道路状況に十分注意して進行すべきであつたのに、これを怠つた点に当該単車の運転者に過失があり、原告らの損害の四割を減ずるのが相当である。

⑤ 穴ぼこ・原付・単独事故の場合

足利市道穴ぼこ二輪車転倒事件

・ 事故現場付近のカーブは時速六〇kmで進行するには狭すぎ、理想的な交通安全を期するためには、拡幅し、曲線半径を緩和する等の努力をすべきではあるが、地方自治体の限られた予算の中で右のような要求を満足させることは到底不可能であつて道路管理者が右の努力をしないことをもつて即道路管理上の瑕疵があるということとはできない。

仙台市道穴ぼこ原付転倒事件

・ 道路管理者は、事故の発生を避けるため道路の決壊部分を速やかに補修するか、もしこれができない事情にあるときには通行を禁止又は制限し、その旨を道路標識を設けるなどして事故の発生を未然に防止すべきであり、これをなりゆきにまかせて放置したことは道路の管理に瑕疵がある。

・ 地方公共団体が予算の範囲内で道路の管理をすれば道路に瑕疵があつても国賠法二条にいう道路の管理に瑕疵があるとはいえないとする道路管理者の所論は採用できない。

都道東京浦安線穴ぼこ原付転倒事件

- ・ 路面は本来平坦なるべきものであるから交
通上危険なくぼみが存することは道路に破損
を生じたことにはかならない。道路管理者と

しては、速やかに破損箇所を修繕するかあるいは破損箇所の付近等に標識を掲げて通行車両の徐行を促す等して危険の発生を未然に防止するための措置を講ずるべきであり、この義務は車両の通行量の多少によってなんら左右されない。

道路の整備の程度は、当該道路の位置、環境、交通状況等に応じ一般の通行に支障を及ぼさない程度で足り、必ずしもこれを常に完全無欠のものとしなければならないものではない。

道路の整備も予算によって制約され、道路管理者は交通の事情等を考慮しその必要度に応じて順次整備をなせば足りる。

熊本市道原付自転車穴ぼこ転落事件

道路法第二十九条で道路の構造は地形、交通状況等を考慮し、通常の衝撃に対して安全であり、安全かつ円滑な交通を確保するものでなければならぬとされ、さらに同法四二条において道路管理者は、道路を常時良好な状況に保つように維持し、もって一般交通に支障を及ぼさないように努めなければならないとされている。本件市道に前記のような破損部分が存する以上、速やかに破損箇所を修繕するか、あるいは破損箇所の周辺に標識を掲げて徐行を促す等して危険の発生を未然に防

止するための措置を講ずべきであった。これを怠った点に国賠法二条一項にいう當造物の設置又は管理の瑕疵があったといえる。

岡山県山陽町道穴ぼこ事件

被告町は、当該穴についてこれを事前に発見し、補修し、又は当該穴はこの存在を明らかにする警戒標識を設置する義務があるところ、これを行わなかった点に管理の瑕疵があり、町道管理規則、修繕実施要領に則って本件町道の巡回を行い、その損傷箇所の補修を実施していたからといって客観的にみて本件町道が道路として有すべき交通の安全性に欠けていた以上、その管理に瑕疵のあったことを否定することはできない。

静岡県道路面不全單車転倒事件

1 本件道路の交通量は非市街地ではあるが昼間一二時間で九〇〇台でダンパーカーも多かったのであるから、それに伴う穴ぼこ等の発生とその進捗状況に対応する被告のパトロール（月二回）や補修状況がやや不十分であった。2 本件穴ぼこ程度が一ヶ所であれば本件バイクは安定性はあるが、それがいくつも続いていたのでその間に波状形路面があると共振を起し時に制御不能となることがある。波状部分の存在は本来道路を通行する原付自転車の走行を危険な状態にさせ、通常有すべき安全性

を欠如させていたものと考えて妨げない。

山口県道工事埋戻不全原付転倒事件

占用工事を請け負わせた町は、請負会社から工事完了による引き渡しを受けていなくとも当該工事が行われた道路の占有者である。高槻市道占用工事不全原付転倒事件

1 道路に溝を掘削する場合は、通行車両の落ち込みなどの危険を防止するための措置をとらなければならないが、本件溝の保全措置として行われたものでは不十分であり、同工事の現場責任者の使用者である会社は本件事故による原告の損害を賠償する責任がある。

2 市は、本件道路の管理者として保安措置の不十分さを是正することが困難であったとする特段の事情を何ら主張立証していないから、保安措置が不十分であったことに起因する本件事故につき、道路管理者としての責任を免れない。

⑥穴ぼこ・原付・複合事故の場合

旧二級国道一九二号道路陥没原因路上轢死事件
道路管理者がたびたび穴埋め補修をしていることから見ると何らかの理由で現場はかねてから特に穴がでやすい箇所である。また被害者は過去にも同所の道路に穴を認めてさけて通過した事実

があることから被告（国及び徳島県）の主張のように穴を発見して適切な措置を講ずる暇がないほど急激に発生した穴とは認め難い。更に、現場は交通量が一日平均二〇〇〇台もあるのに一定時間以上穴のあいたままの状態であつたのであるから、これらの点から本件事故は国道の管理上の瑕疵から生じたものであるというべきである。

吉井町道穴ばこ原付転倒事件

被告は、その管理する道路について、一月に一回くらいの割合で見回っていると主張するが、本件道路は堤防上にあり、陥没ができてやすい性質を有していることから、さらに頻繁に巡視を行い、あるいは早期に補修を行うなどして道路状況の監視管理を強化すべきであつた。

⑦穴ばこ・自転車・単独事故の場合

愛知県道穴ばこ二輪車転倒事件

本件道路は、田園地帯にあつて、バスが一日一〇往復する程度であり、事故現場の付近からは砂利道または未舗装道路となつており、本件程度の凸凹があつたとしても、それは通常の田園地帯において予定された程度のもにすぎない。

大阪国道二五号穴ばこ自転車転倒事件

道路管理者としては、諸般の状況から本件穴を当然発見し得たはずである。安全修理が不可能であつたとしても事故を防止し得る何らかの措置はとり得たはずであり、道路管理者としては当然それをなすべき責務がある。

岡山市道溝自転車転倒事件

本件道路の本件溝のあつた部分については市道であるとの表示はなされていないが、通学路の指定がされていたため市が簡易舗装し市の関与のもと通学路として車両の通行規制がなされていること、電力会社の道路占用許可を市が認めてきたこと、事故後、市において本件溝を埋め戻し舗装したこと等本件道路の形態、機能、市の関与の方法、程度等を考慮するとその所有権の帰属如何にかかわらず被告市において管理専有していたものと認められる。本件道路舗装部分が一部掘り起こされた後舗装復旧されないまま数カ月が経過し、本件事故当時深さ九cmの溝が生じていたのであるからその保存に瑕疵があつたことは明かであり、被告市は工作物の占有者として責任を負うべきである。

鹿児島市道穴ばこ自転車転倒事件

本件事故については、原告はブレーキをかけたに、定常性のある旋回速度を超えて次のカーブを曲がろうとしたことによつて惹起さ

れたものと認めるのが相当である。

⑧穴ばこ・自転車・複合事故の場合

名古屋市・国道二四七号穴ばこ事件

道路の交通量が多いこと、車道は二車線分だけ舗装されていて、道路の未舗装部分の方が広がつたこと、未舗装部分には深さ約一五cmにも達する穴が散在すること等の事実を考えると、本件道路はその交通状況に比して望まれる正常な性能を備えておらず、瑕疵があつた。

舗装部分と非舗装部分が併存する車道においては、非舗装の車道に求められるよりは、良好な状況に道路が保たれていなければならぬ以上、舗装部分と非舗装部分の境にできた穴の角度が急激なことをも考えると瑕疵があるといえる。

京都府道穴ばこ自転車転倒事件

道路管理に瑕疵があるというのは、道路が通常備えている安全性が欠如している場合であるが、穴ばこのような場合には一律にその深さによつて瑕疵があるかどうかを決めるべきものではなく、その道路の地理的条件、構造及び道路の利用状況などを考慮して総合的に判断すべきものである。

⑨穴ぼこ・歩行者・単独事故の場合

山口国道一九一号歩道穴ぼこ歩行者転倒事件

1 本件のようにくぼみがないと蓋がとれやすくかえって交通上危険である。また、本件事故現場付近には照明施設はなかったが、事故現場から東方約三〇〇mの地点にある強力な照明灯の照明の影響で月のない夜でもくぼみを発見できる程に薄明るくなっていたので、くぼみや無蓋側溝の存在は歩道上の通行に危険を感じさせる状況にはなく、本件のような事故が発生したことは一度もなかった。

2 わが国現下の道路事情のもとでは、都市部の舗装道路においても本件程度のくぼみ等は珍しいものではなく、本件のような事故の発生は通常予測し得ないところであるから、たとえ道路管理者において万全の措置を講ずることがなかったとしても、道路の設置管理に瑕疵がある場合にあたらないものと解するのを相当とする。

札幌市道歩道陥没歩行者転落事件

空洞の発生は深夜であり、その後早朝に発生した本件事故まで数時間しかなかったのであって、被告市が空洞の発生を知り、又は知る可能性はなかったというほかに、本件事故との関係では、その発生を阻止し得る余地はなかったというべきであるから、被告市が、

道路管理を怠ったという瑕疵により本件事故が発生したとはいえない。

⑩段差・自動車・単独事故の場合
徳島国道一九二号未舗装段差事件

本件事故当時現場附近の国道一九二号線には舗装部と未舗装部について最大約二〇cmにもなる段差が生じており、その掘りつけ部分には縦横二〇ないし三〇cm、深さ五ないし一〇cm位のくぼみが随所に存在し、車両の通行に危険を生ぜしむる虞がある状態であったにもかかわらず、当該危険につき車両運転者に注意を喚起するに足る標識等の設備を何等設けていなかった点、当該道路の管理について瑕疵があったといえる。

水戸市道段差事件

道路管理者には危険防止のための「徐行」又は「段差の存在」を標示する等の義務があるにもかかわらず、標識の設置が完全でなかった。

静岡県道トラクタショベル段差路肩転倒事件

近隣の者から再三にわたり危険除去等のため修補を求められていたにもかかわらず、応急的措置ともいえるべき簡易な方法による舗装、修理をしただけで長期間道路を平坦に維持することのできる抜本的修補を加えなかったた

め発生した事故であり、道路の設置及び管理の瑕疵に基づくものである。

京都府道マンホール蓋突出事件

本件マンホールは交通の比較的頻繁な道路の中央部に位置していたにもかかわらず、くぼみの存在を知らせる表示や安全柵等はなく、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていた。大分国道二一〇号段差車両転倒事件

道路管理者であるにもかかわらず、従来確保されていた安全性を何らの合理的理由なしに自らの先行行為により喪失させた被告は、条理上当然にこれを自ら修復し、少なくとも本来の利用方法に合う程度の安全性を回復する義務があり、本件道路は通常有すべき安全性を欠いていた。

⑪段差・自動車・複合事故の場合
沖縄国道三三九号段差車両衝突事件

なお、仮に原告らの主張のような段差の形状ないしはこれに類似する急勾配のものであったとしても、本件事故当日、舗装完成部分と未完成部分の接合部から南側五〇〇mにわたって改修工事中であり、工事箇所南端加害者が進行してきた方向)においても段差が存在し、工事箇所の前後や途中に工事中であることを示す表示板等が配置されていたこと

から、本件接合部に加害車両と同じ方向から進行して来る車両は早くから工事区間の終了箇所に段差が存在することを予測することができ、「段差あり」「徐行」といった表示のされた標識板の存在ともあいまって本件接合部の段差に早い時期に気づくことができた。しかも、制限速度より若干減速するだけで危険を感じることもなく本件接合部を通過できるというのであるから本件接合部に段差があることのみで本件道路の改修箇所の保存・修理に瑕疵があったと認めることはできない。

⑫段差・自動二輪車・単独及び複合事故の場合

福岡国道二〇一号埋戻跡自動二輪車衝突事件

原告が事故現場付近の車線の中央線寄りの埋め戻し跡が並んだ箇所を進行した際、ある程度走行の安定を失ったことは認められるが、その程度が直ちに道路中央線をはみだした原因となったこと、あるいは、原告がすぐに自車進行方向の車線に戻るか、対向車線の中央線寄りを進行するのが危険な状態であったことまでは認められず、原告側において危険の回避は可能であり、本件道路の設置又は管理に瑕疵があったとまでは認めることはできない。

⑬段差・原付・単独事故の場合 埼玉国道一六号段差原付転倒事件

道路の設置又は管理保存に瑕疵があるか否かは、通行が予定される車両等にとっての安全性の有無により決せられるものであり、本件事故の原因となった危険な段差の存在する場所を具体的に認識・察知できる措置を講じ、事故の発生を未然に防止すべきであるのに、本件の保安設備の設置状況ではこれが満たされておらず、本件道路の管理に瑕疵があったものというべきである。

大分県道段差原動機付自転車転倒事件

埋めもどし部分が沈下しているとはいえずの沈下部分も平坦で通行に支障はなく、一般の通行に支障を及ぼすまでに至っていたとは認められないから、本件道路が道路として要求される構造を欠いていたということとはできない。

大分県道段差原付転倒事件

掘削部分を砕石で埋め戻して転圧しただけでは段差が生じ、同所に進入してくる二輪車の走行には危険な状態となることを予見して、工事部分を速やかにアスファルトで舗装し、あるいは工事部分が存在することを示す看板等を設置するなどして、通行車両に危険が生じないようにすべきであるところ、工事請負

業者にはこのような措置をせず、注意義務の違反があった。また、被告県についても本件道路の設置管理に瑕疵があった。

⑭段差・自転車・複合事故の場合

大阪府道段差自転車転倒事件

本件事故現場付近の路面と側溝部分との間の段差は六・五～一〇cmであるが、本件道路に歩車道及び自動車道・自転車道の区分がなく、事故現場に至る前の道路部分がカーブになっている等の事情を考慮してもこれをもって具体的危険性があるとはいえない。

⑮段差・歩行者・単独事故の場合

兵庫国道三七二号歩行者段差転倒事件

歩道については、歩行者が安全に通行できる状態に設置管理されるべきであるが、必ずしも凹凸が皆無の状態にあることを要求される訳ではなく、この程度の角の突起はその存在場所からして許された凹凸にあたり、本件歩道に歩道としての安全性を欠く瑕疵があったと認めることはできない。

四 過失相殺について

六 ばこ・段差の事件の特徴としてほとんどの事件で過失相殺が行われていることに気が付きます。

中には過失相殺九割というような一見すると信じられないような率の過失相殺も行われています。

過失相殺が行われているのは、ほとんどの場合被害者がより多くの注意を払っていれば穴や段差の存在に気付くはずであったであろうことに起因しているものと思われます。

それでは全事件のうち過失相殺が行われていない（被害認定一〇〇％）の事件は三件だけです。でそれらの事件について詳しく見てみましょう。

①

番号11	川崎市道穴ぼこ事件	市道
長さ五〇cm、幅七〇cm、深さ七cmの陥没	一名負傷	
横浜地裁川崎支部 昭和四十六年四月二日		

この事件は大型貨物自動車が時速三〇kmで走行中右記の陥没にはまり、右前方に暴走して対向してきた原付に衝突し、原付の運転手を負傷させた事件です。

この事件の原告は原付を運転していた被害者です。ので当然過失相殺は行われていません。

②

番号38	新潟市道下水道穴ぼこ事件	市道
長さ三九〇cm、幅二二〇cm、深さ一五cmの陥没	一名負傷	
新潟地裁 昭和五三年六月一日		

この事件は自動二輪車で下水道工事後の仮復旧の現場を走行したところ上記の陥没が生じており、それにより転倒した事件です。

この判決では赤色灯や防護柵が設置されておらず、他に同種の事故が発生したことで瑕疵が認められています。

過失相殺については、「制限速度内である時速四五km前後で公道上を走る自動二輪車の運転者に、自車の前照灯が前方を照らしているとはいえず、危険を示すなんらの設備も設置されていない本件市道上にある本件陥没箇所を発見しえなかったことに対して運転者に前方注視を怠った不注意があったとは認めがたい」と判断しています。

③

番号65	高槻市道占用工事不全原付転倒事件	市道
長さ一二〇〇cm、幅五五cm、深さ二八cmの陥没	一名負傷	
大阪地裁 平成三年一〇月一七日		

この事件は、朝、原付で走行中に歩道整備工事中の溝が原因で転倒した事件です。判決理由には過失相殺についてあまり言及がありませんでした。残念です。（あるいは過失相殺を行った後で一括して裁判所が被害認定しているかもしれません。）

五 おわりに

以上で穴ぼこ・段差の事件の検討を終わります。今回で一応、判例の検討の連載を終わりたいと思います。

まだ取り扱っていない分類の事件もありますが、またの機会がありましたら取りまとめてみたいと思います。

これまで読んでいただいた皆様にお礼を申し上げますとともに、何か気が付いたことがありましたら、編集部経由で結構です。のでお知らせいただきたいと思います。

（前道路局道路交通管理課訟務係長）

三重県における「地域活性化促進道路事業」

三重県土木部道路建設課

一 はじめに

三重県は、日本列島のほぼ中央に位置し、名古屋、大阪という二大都市圏の中間に位置しています。面積は五、七七四km²(国土の一・五五%)で四七都道府県のうち二五番目です。また、人口は一八四万一、五〇七人(一九九五年一〇月一日)で、全国総人口の一・四七%を占めています。

県土は、海と山にはさまれて南北に長く、地勢や気候で大きく三つの地域にわけることができます。伊勢湾岸地域はなだらかな砂浜海岸が続き、それに沿うようにして豊かな伊勢平野が広がっています。この地域は早くから開け、人口密度が高い地域です。伊勢平野

の西は盆地になっており伊賀地域と呼ばれて、

お迎えしています。

古くから大阪・奈良などの近畿圏と深いかわりを持ってきました。太平洋沿岸地域は、入り江と半島が複雑に入り組み、山や大地が海まで迫るリアス式海岸になっています。ここでは、波が穏やかで美しい内海と熊野灘の荒波が打ち寄せる外海の変化に富んだ二種類の海岸風景が見られます。

二 「三重のくまのくまの宣言」について

美しい自然景観と変化に富んだ風土気候に恵まれた三重県には、伊勢志摩国立公園をはじめ二箇所の国立公園、二箇所の国定公園、五箇所の県立自然公園が指定されています。

平成九年十一月に三重県の新しい総合計画「三重のくまのくまの宣言」ができあがりました。三重に住む私たちが自ら考え行動していくことによって、今までとは違った新しい三重、美しく魅力ある三重をつくっていくことを「三重のくまのくまの宣言」という言葉で表しています。

このほか多彩な魅力ある観光地が人気を集め、全国屈指のリゾート地帯となっており、平成八年度だけでも四、六六九万人もの観光客を

計画の基本理念を「開かれた三重を共につくる」とし、「人が元氣な開かれた三重」「地域が輝く開かれた三重」「交流・連携の活発な開かれた三重」を多様な主体が共に力を合わ

せできずいていくこととしています。また、計画では真に豊かな生活を求めて努力する一人ひとりの住民を「生活者」としてとらえ支援することを主たる目的とし、行政サービスの受け手の立場に立って、行政を進めることとしています。

三 新たな三重県道路整備計画

について

新たな三重県道路計画の策定に向けては、三回にわたる「三重県道路懇談会」を開催し、学識経験者をはじめ県内さまざまな分野で活躍の方々に集まっていただき意見・提案をいただきました。二度目の懇談会を終えた時点で、これからの三重の道づくりの三つの基本目標と一七の基本方針ができあがり、県民の方の声をさらに反映した計画とするために、これらを「三重の道づくりビジョン」と題してアンケートを行いました。

アンケートから、基本目標、基本方針ともにおおむね等しく県民の理解が得られたことから、これに具体の整備目標を加え、新たな三重県道路計画としてとりまとめました。

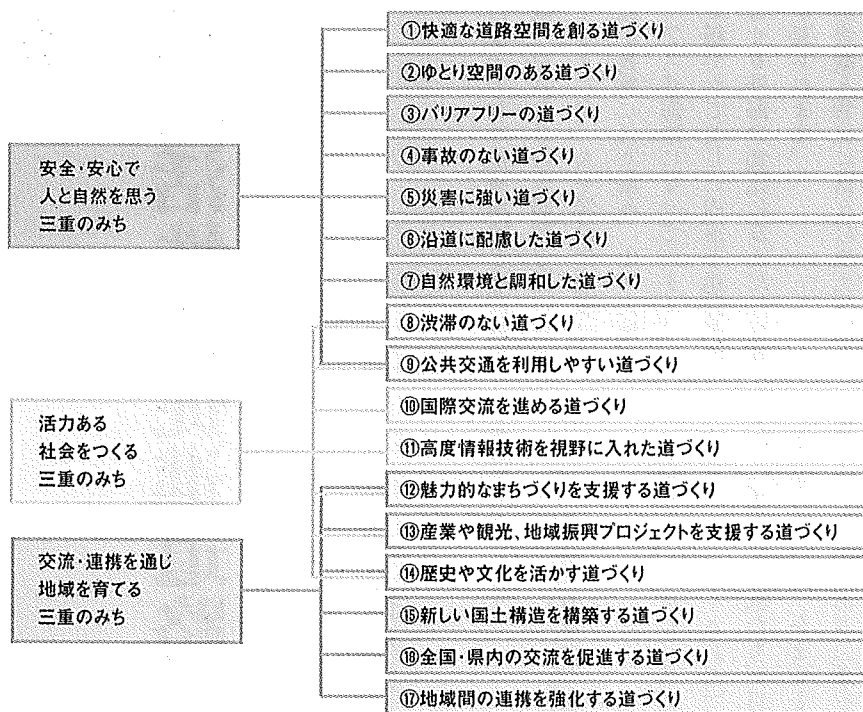
基本目標「安全・安心で人と自然を思う三重のみち」では、全国に先駆けて「歴史国道」に指定された東海道関宿における道の駅等

基本目標「活力ある社会をつくる三重のみち」では、地域高規格道路の整備促進等

基本目標「交流・連携を通じ地域を育てる三重のみち」では高速ＩＣアクセス三〇分交通圏の確立に向け第二名神高速道路をはじめとする高規格幹線道路の整備促進等

を具体の整備目標としています。

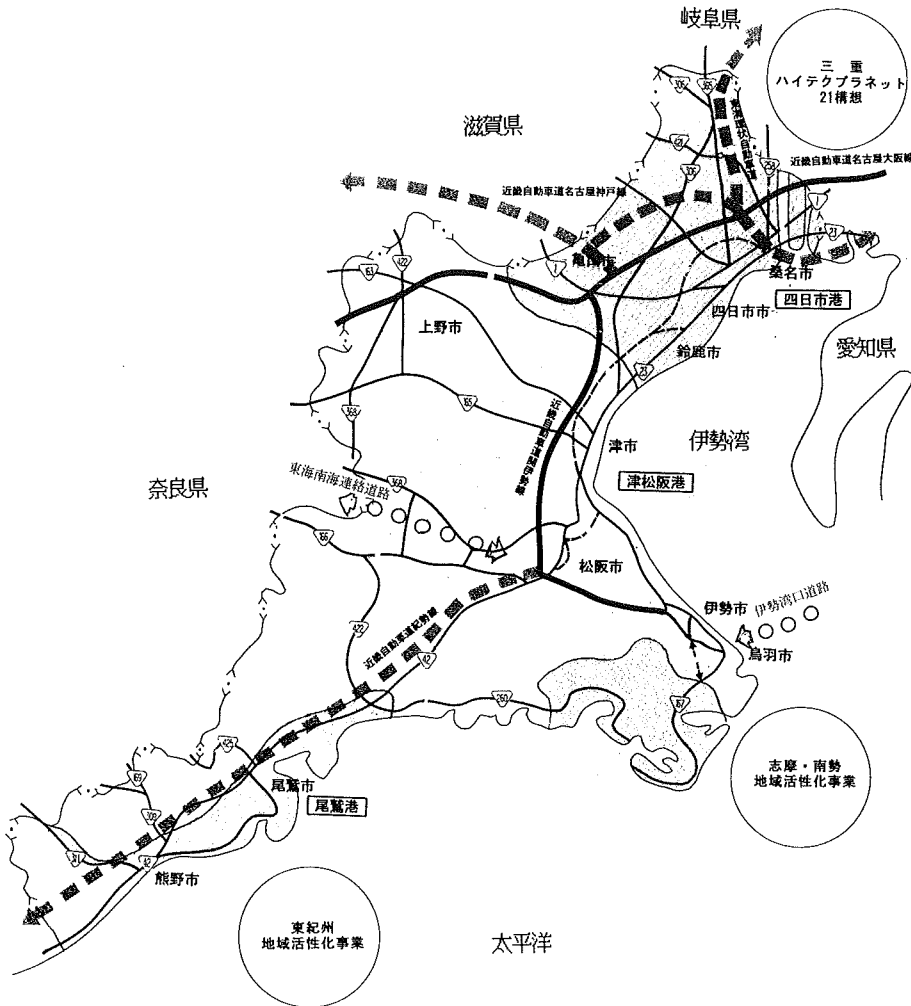
懇談会、アンケート等の意見・提言の中には、一七の基本方針ではどうしても整理しきれないものも多くありました。これらは、私たちが道づくりに取り組む姿勢に関するものであり、道づくりへの関心の高さと効果的で



道路整備の基本方針（案）

透明な道路整備の必要をあらためて認識し、一七の基本方針のほかに次の三つを「道づくりの推進方策」として新たな三重県道路計画に取り入れることとしました。

「道づくりへの住民参加のシステムづくり」
「効率的な道路整備の推進」
「道路利用者との協力システムづくり」



四 重点プロジェクトの概要とこれを支援する道路事業

1 三重ハイテクプラネット21構想

①目的

三重県北勢地域は、県下で最も工業集積が進んでいるとともに、第二名神高速道路や東海環状自動車道、リニアエクスプレス計画等、交通条件にも恵まれており、今後さらなる発展が見込まれる地域です。しかしながら、長引く不況等により地域産業の活力が低下しており、今後はさらなる技術の高度化、高付加価値化を進め、地域産業の活性化を図ることが不可欠となっています。このため当地域では、環境保護技術、バイオ、新素材等に関する研究開発機能とともに交流、研修等の研究支援機能の集積、充実を進めることにより、産業の活発な発展を促進し、地域振興を図るものです。

②所在地、規模

桑名市他三市七町

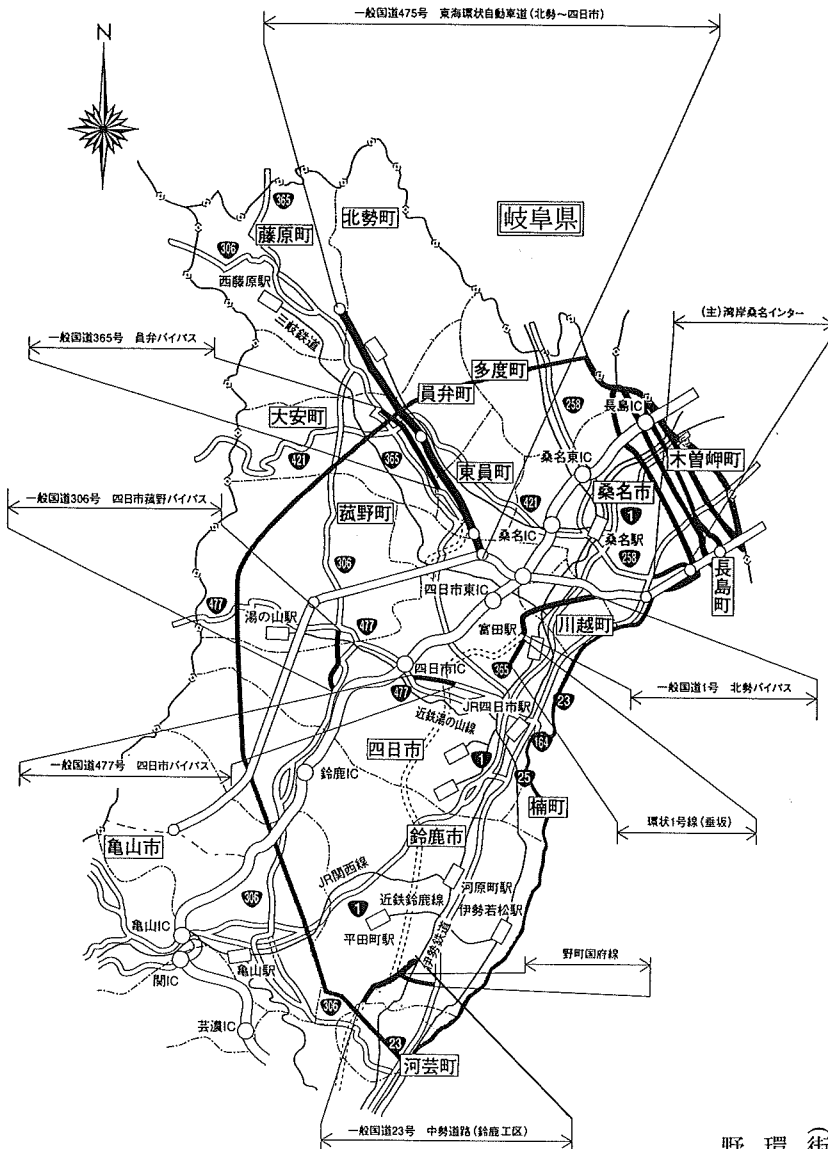
三三、〇〇〇ha

③重点整備地区

鈴鹿山麓リサーチパーク、鈴鹿山麓ハイブリッドスクエア等

④地域活性化の効果

三重ハイクプラネット21構想



地域の特性を活かした研究開発機能の強化とともに、これを支援する都市、住宅、道路、工業団地等の整備を推進することにより、石油化学、自動車、地場産業を中心とした地域産業の活性化が図られます。

⑤ 支援する道路事業

(直轄国道)

国道一 北勢バイパス

国道二三 中勢バイパス (中勢道路)

国道四七五 東海環状自動車道

(補助国道)

国道三〇六 四日市菰野バイパス

国道三六五 員弁バイパス

国道四七七 四日市バイパス

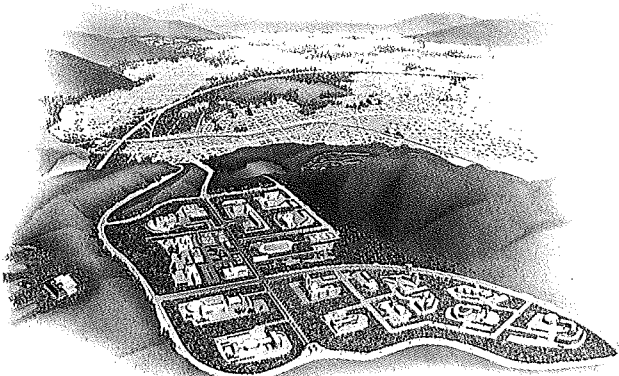
(地方道)

(主) 湾岸桑名インター線

(街路)

環状一号線

野町国府線



鈴鹿山麓リサーチパークイメージ図

① 概要

当地域は、伊勢志摩国立公園内に位置し、

リアス式海岸に代表される美しい自然と温暖な気候、豊かな農林水産資源を有しています。しかしながら、時代が求めるリゾート施設としての対応が十分なされておらず、海洋性を基調とした多様な滞在型・周遊型のリゾート施設を整備し、地域の活性化を図るものです。

②所在地、規模

志摩郡磯部町他五町

二八、九五〇 ha

③ 主要施設

志摩スペイン村等

④地域活性化の効果

本地域の特性を活かしたリゾート施設ゾーンとしての整備を行い、観光、真珠加工等を中心とした地域の活性化を図り、地域の均衡ある発展に寄与します。

⑤ 支援する道路事業

(補助国道)

国道一六七号 鵜方磯部バイパス

国道二六〇号 志摩バイパス

国道二六〇号 浜島南勢拡幅

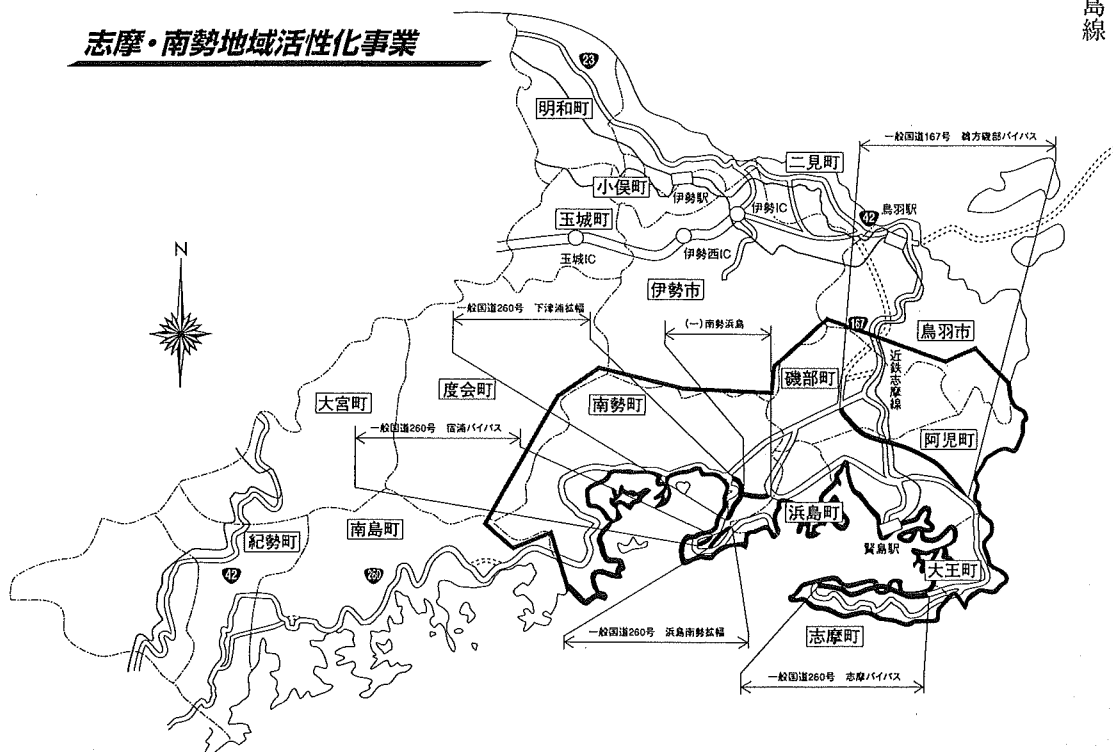
国道二六〇号 宿浦バイパス

国道二六〇号 下津浦拡幅

(地方道)

(一)南勢浜島線

志摩・南勢地域活性化事業



3 東紀州地域活性化事業

① 概要

当地域は、美しい自然、温暖な気候、豊かな農林水産資源に恵まれ、海岸沿いには、国際リゾート「三重サンベルトゾーン」構想により、自然豊かなリゾートゾーンの形成が進められている地域です。しかしながら、交通条件や地形上の制約などから、産業の停滞、

過疎化、高齢化が進んでいるため、基幹産業である農林水産業や観光リゾート産業の振興などにより地域の活性化を図るものです。

② 所在地、規模

尾鷲市他一市五町一村

四〇、〇〇〇 ha

③ 重要施設

東紀州交流拠点施設、熊野灘レクリエーション都市等

④ 地域活性化の効果

地域の主要産業である農林水産業とリゾート産業を融合させた複合的産業の活性化により、若者の定住促進を図ります。

⑤ 支援する道路事業

(直轄国道)

国道四二号 大泊改良

(補助国道)

国道三一一号 早田三木浦バイパス

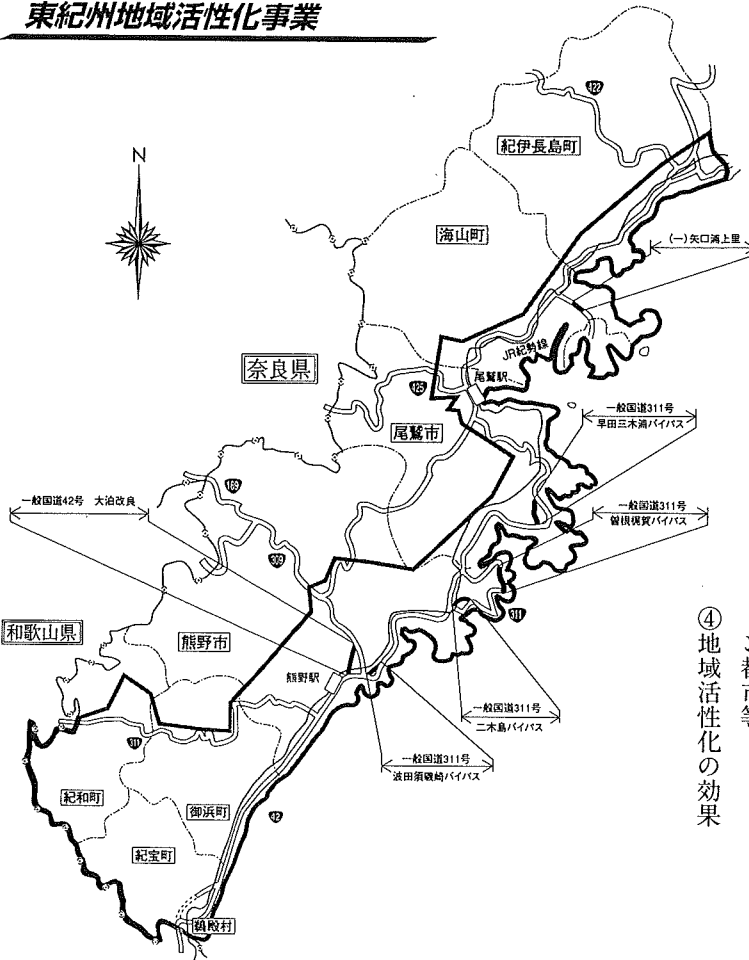
国道三一一号 曾根梶賀バイパス

国道三一一号 二木島バイパス

国道三一一号 波田須磯崎バイパス

(地方道)

(一) 矢口浦上屋線



東紀州交流拠点施設イメージ (紀北地区交流拠点)



熊野灘レクリエーション都市(オートキャンプ場)



月・日	事 項	月・日	事 項	月・日	事 項
10・29	○中国の江沢民国家主席とクリントン米大統領がホワイトハウスでの会談後、共同声明を発表。「建設的で戦略的パートナーシップ」の確立に向けて協力関係を広げることを確認。首脳や閣僚の定期相互訪問などで合意した。 ○ロシア訪問中の橋本龍太郎首相がエリツィン大統領と会談し、「二〇〇〇年までに平和条約を締結するよう全力を尽くす」ことで合意。大統領は橋本首相に「北方領土問題は」自分が大統領のうちに解決したい」と述べた。 ○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）からの里帰り第一陣の女性一五人が日本に到着した。滞在期間は一週間。 ○中国訪問中のエリツィン・ロシア大統領と江沢民国家主席が、北京の人民大会堂で会談後、共同声明に調印した。内容は東部国境画定の事実上の締結や両国間の「戦略的パートナーシップ」の拡大など。	10・21	○政府は理論経済学の宇澤弘文氏（六九）や茶道の千宗室氏（七四）ら五人に文化勲章を贈ると発表。 ○警視庁が大手自動車メーカー三菱自動車工業の前総務部長で常務補佐の植場惇容疑者（五六）ら三人と総会屋二人を逮捕。株主総会に対する協力費として謝礼を渡した疑い。 ○東京地検は日興証券の前副社長、幸真佐男（六二）、元副社長、平石弓夫（六〇）ら三容疑者を商法違反と証券取引法違反の疑いで逮捕。 ○証券準大手の三洋証券（本社東京・池内孝社長）は会社更生法の適用を東京地裁に申請。証券会社が会社更生法の適用で倒産は初めて。 ○警視庁が三菱電機総務部総務課長参事、杉浦芳樹（四七）と東芝総務部の総務渉外担当部長、渡部猛（五五）の両容疑者を商法違反容疑で逮捕。 ○東京地検が大同証券の前副社長、十亀博光容疑者（六六）ら三人を証券取引法違反と商法違反容疑で逮捕。 ○サッカーW杯フランス大会アジア地区第3代表決定戦が、マレーシアのラキン競技場であり、日本がイランを延長で3-2で破り、W杯初出場を決めた。 ○都市銀行の北海道拓殖銀行（本店札幌市・河谷慎昌頭取）が事実上経営破たんし、北海道内の営業権を北洋銀行（同、武井正道頭取）に譲渡すると発表した。 ○政府は経済閣僚会議で緊急経済対策を決定。内容は電気通信の料金を認可制から届け出制への変更や大都市商業地域の容積率の緩和など。	10・22	○道央自動車道 蛇田洞爺湖IC↗長万部IC（四九・三km）が開通した。 ○山形自動車道 庄内あさひIC↗酒田IC（三一・三km）が開通した。 ○東海北陸自動車道 郡上八幡IC↗白鳥IC（一六・六km）が開通した。 ○秋田自動車道 秋田南IC↗昭和男鹿半島IC（二五・七km）が開通し、東北自動車道と接続する北上ジャンクションから昭和男鹿半島ICまでの全線（二三・三km）開通となった。 ○北陸自動車道 新潟空港IC↗新潟亀田IC（六・〇km）が開通し、新潟市から富山県、石川県、福井県を通過し、滋賀県の米原ジャンクションで名神高速道路と連結する全長四八七kmが全通した。
19	○米のスペースシャトル・コロンビアが米フロリダ州の米航空宇宙局（NASA）ケネディ宇宙センターから打ち上げられた。宇宙飛行士の土井隆雄さん（四三）が乗船した。	18			
17	○「王家の谷」で知られるエジプト南部の遺跡観光拠点ルクソールで観光客がイスラム過激派とみられる武装グループに襲撃され、日本人一〇人が死亡した。	17			
14	○朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）訪問中の自民、社民、さきがけの与党代表団が、平壤市内で朝鮮労働党の金容淳書記と会談。金書記は日本人拉致疑惑問題で「一般の行方不明者として調査する」と述べた。	16			
10		6			
8		10			
11・2		11・3			

編集雑誌記

一般通行以外の目的で、道路を継続して使用するときは道路管理者の許可がいる。これを道路の占用という。占用を国語辞典で引いてみると、①占有して使用すること。②独占して使用することとある。占有、独占、占用も、占の字がつくことに変わりはない。そこで同じ辞書で占を見ると、②独り占にして持つこと。②兆候を見て吉凶を判断することとある。占の字には二つの意味があったのである。それにしても独り占の占と、ウラナヒの占と一緒にして括る意味が判らない。が、これ以上の説明は岩波版の国語辞典にはない。そこで中国版の現代漢語詞典（中国社会科学学院・編）で占を見ると、古代用亀、著書、后世用銅銭、牙牌推斷禍福とあり、ウラナヒのことしか言っていない。とすると独り占にする意を持つ語は他にありそうだが、と詞典をめぐっていたら占の字があった。用強力取得或保持・地域場所と説明している。人偏がついているように、権力や武力を使って居居るのが佔だったのである。ではなぜ、日本語の辞書で占と佔をゴチャマゼにしてしまったのか。

か。私は音が同じに聞こえたからだと思う。ご存知のように、中国語には四声という声調形式がある。例えば、一声はmā、二声はmá、三声はmǎ、四声はmàのようにアクセントに違いがあり、四つの漢字が充てられる。独り占の佔はZhānて、ウラナヒの占はZhānである。日本人の聴覚ではこの微妙なアクセントの変化はききとれず、佔も占も同じセンになってしまう。現在の中国では日本と同様に、漢字の簡素化が進められている。現代漢語詞典でも佔は占をあて、もよいように扱っている。しかし日本語の占のようなゴチャマゼの印象がないのは、声調による音の区別がはっきりとしているからだろう。

次に漢和辞典で占の字を追ってみた。占はトと口との合字で、ト筮を見て吉凶を問う知ること。トの字は「亀の甲羅を灼いて現れた縦横の割れ目」を象る。と解説している。一九〇〇年というから今世紀の始め、河南省安陽県にある小屯という村の地中から大量の亀の甲羅が出土した。甲羅には漢字の起源である甲骨文字が彫られていた。文字の解読により、この地が三千年前の殷帝国の宮殿跡だったことが判った。甲羅の文字は神権国家の主である帝王が、一つの行為・行動を起こすとき、

その判断の依りどころを神の啓示に求めたト辞だったのである。河で獲れた亀の腹の甲羅を乾燥し、その裏側の一定の場所に凹をつけ、そこに灼熱の木炭を押し込むと、音を発して亀裂が出来る。が、ニカワ質の甲羅は割れずに太い線、細い線となって亀面の四方に走る。その筋線を辿って吉凶を占うのが亀卜である。さて、私達が過去をふりかえったとき、そこに歩んで来た線のような道が見える。そして道には数条の枝道があったことに気付く。にもか、わらず、今日ある道を一筋に辿って来たことに自己の運命を自覚する。と同時に過去と現在という明瞭な二点の間を繋ぐ延長線上に、これからの自分の未来があるのか。

まだ、数条の岐路に立たされるのか。その時、運勢はどっちの方向に向いているのか。殷帝国の宮殿の奥深い一室で、亀甲に表れた筋に神の啓示を読みとろうとする帝王の不安げな「まなざし」と、占的の質こそ違え現代人が持つ先行き不安の「まなざし」とは、時代を超えて共通する未知に対する「おの、き」であろう。亀卜は殷帝国と共に亡び、周の時代になると筮竹による易占へと発展する。占はこのような歴史を背負った文字だったのである。

素履一

1月号の特集テーマは「東京湾アクアライン」の予定です。

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また原稿は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一

道路広報センター

〒102 東京都千代田区一番町10番6 一番町野田ビル5階 TEL 03(3234)4310・4349
定価770円（本体価格733円） FAX 03(3234)4471
〈年間送料共9,240円〉

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店
口座番号：普通預金 771303
口座名：道路広報センター